

KAUPUNGINVARIKOSTA AKTIIVISEKSI ASUINALUEEKSI

ELÄVÄÄ JA YHTEISÖLLISTÄ KAUPUNKITILAA OULUN HARTAANSELÄN RANNALLE

| DIPLOMITYÖ | OULUN YLIOPISTO | ARKKITEHTUURIN YKSIKKÖ | FANNI SCHILDT |

KAUPUNGINVARIKOSTA AKTIIVISEKSI ASUINALUEEKSI ELÄVÄÄ JA YHTEISÖLLISTÄ KAUPUNKITILAA OULUN HARTAAANSELÄN RANNALLE

Oulun Yliopisto, Teknillinen tiedekunta, Arkkitehtuurin yksikkö

Diplomityö, Arkkitehtuurin maisteriohjelma

Opintosuunta: Yhdyskuntasuunnittelu

Sivumäärä: 125

Pääohjaaja: Leena Soudunsaari, tutkijatohtori

Ohjaaja: Janne Pihlajaniemi, professori

Ohjaus Oulun kaupungin yhdyskunta- ja ympäristöpalveluiden puolesta:

Ritva Kuusisto, asemakaava-arkkitehti ja Matti Matinheikki, yhdyskuntajohtaja



Fanni Schildt

Oulu, marraskuu 2018

TIIVISTELMÄ

Sain vuoden 2018 alussa Oulun kaupungilta toimeksiannon diplomityötä varten, aiheella: "Asuntomessut 2025 – Hartaanselän alueen yhdistäminen keskustarakenteeseen". Asuntomessuja ei ollut tässä vaiheessa vielä myönnetty Ouluun ja kaupungilta toivottiin ideoita Hartaanselän alueen kehittämiseen. Diplomityöni otsikko "Kaupunginvarikosta aktiiviseksi asuinalueeksi – elävää ja yhteisöllistä kaupunkitilaa Oulun Hartaanselän rannalle" muotoutui suunnittelun lomassa vähitellen. Alueessa kiinnostivat erityisesti vanha Kaupunginvarikko ja Hartaanselän ranta-alueet. Keskeiseksi aiheeksi työssäni muodostui se, millainen on hyvä asuinalue ja miten sellainen suunnitellaan juuri tälle alueelle. Kaupungilta sain ohjeeksi, että Tuiran puoleiselle rannalle tulee kerrostaloasumista ja Hietasaaren puolelle taas pientaloja. Muuten sain melko vapaat kädet. Ohjaajina toimivat Oulun kaupungin puolesta yhdyskuntajohtaja Matti Matinheikki sekä asemakaava-arkkitehti Ritva Kuusisto. Yliopistolla pääohjaajanani toimi Leena Soudunsaari ja toisena ohjaajana Janne Pihlajaniemi.

Työ alkaa johdannolla, jossa esittelen lyhyesti aihetta ja kerрон työlleni asettamistani tavoitteista. Johdantoa seuraa luku käsitteistä ja aiheen taustoituksesta, joka toimii työn tutkielmaosuutena. Siinä paneudun muun muassa siihen millainen, on hyvä asuinalue ja mitkä ovat tärkeimpiä käsitteitä diplomityöni aiheeseeni liittyen. Käyn myös läpi, miten kaupunkiasuminen ja kaupungistuminen on Suomessa kehittynyt. Tutkin elementtejä, joita suunnittelussa tulee ottaa huomioon, kun halutaan luoda aktiivista kaupunkitilaa, joka toimii kaikille asukkaille ja on viihtyisä myös esimerkiksi talven pimeinä ja kylminä kuukausina.

Analyysiluku on yhdistelmä tutkielmaa ja suunnitelmaa. Perähdyn muun muassa kaupunkisuunnittelun historiaan Oulun mittakaavassa. Miten Oulun kaupunki on syntynyt ja kehittynyt ja mihin suuntaan vallitsevat kaupunkisuunnittelun trendit ovat sitä tulevaisuudessa viemässä? Käyn läpi myös tarkemmin suunnittelualueeni kehityksen vaiheet. Analysoin suunnittelualuetta suhteessa Ouluun, sekä pienemmässä mittakaavassa osana Tuiraa, Toppilaa ja Hietasaarta. Analysoin alueen palvelurakennetta, joukkoliikennettä ja viheralueita. Käyn myös läpi voimassa olevan yleis- ja asemakaavan ja mitä niissä on alueesta säädetty. Jaan suunnittelualueen pienempiin osiin, mikä helpottaa alueen nykytilan analysointia lähemmin. Analyysilukua seuraa katsaus esimerkkikohteisiin, joita hyödynnän omassa suunnitelmassani. Työn referenssikohteiksi valikoitui pohjoismaisia kohteita, koska niiden vertaaminen Oulun mittakaavaan ja ilmastoon on jossain määrin realistista. Referenssikohteiden avulla pohdin esimerkiksi sitä, miten vanhasta teollisuusmiljööstä luodaan uusi asuinalue ja miten luodaan uutta ja korkeatasoista ympäristöä, kunnioittaen samalla vanhoja rakenteita.

Analysoinnin ja referenssikohteiden perusteella tekemieni johtopäätösten pohjalta tavoitteeksi muodostui suunnitella toimiva kaupunkimainen asuinalue, jossa ei vain asuta, vaan josta löytyy palveluita, urheilumahdollisuuksia, viheralueita, kaupunkiviljelyä ja muita virikkeitä, jotka lisäävät asukkaiden hyvinvointia ja luovat yhteisöllistä kaupunkitilaa. Suunnitelmaluvussa käyn kohta kohdalta läpi Hartaanselän rannoille laatimani suunnitelman, ensin suhteessa ympäröivään rakenteeseen, sitten alueen uuden yleissuunnitelman. Seuraavaksi esittelen suunnittelualueen pienemmissä osissa, joihin jaoin alueen jo analyysivaiheessa. Lopuksi esittelen lähemmin kortteleita ja niiden toimintaa, sekä tarkempia suunnitelmia kaupunkitilojen toiminnasta.

ABSTRACT

I got the assignment for my master's thesis from the city of Oulu in the beginning of the year 2018. Original title from the city of Oulu was "Housing fair of the year 2025 – Combining the Hartaanselkä region into the central structure". At this point the housing fair had not yet been given to the city of Oulu and the city was looking for ideas on how to develop the area. The final title of the thesis: "From the city's depot area to an active neighborhood – lively and communal urban spaces to the shores of Hartaanselkä, Oulu" developed as the work progressed. What interested me the most about the area was the old industrial depot area and the shore areas by the sea. One of the main points of the thesis is how to develop a good neighborhood that fits the location. The thesis was supervised by Matti Matinheikki and Ritva Kuusisto from the Urban and Environmental Services of the city of Oulu and by Leena Soudunsaari and Janne Pihlajaniemi from the University of Oulu.

The thesis begins with an introduction to the subject, in which I briefly explain the subject and talk about the design goals I set for the thesis. After the introduction the next chapter digs into the concept of good neighborhoods. What are main ideas that make a good living environment? I also go through how urban living and urbanization have developed in Finland. I consider also the aspects of how to create an active urban space that works for all residents and is also usable for example in the dark and cold months of winter.

In the analysis chapter I go through the history of urban planning in the region of Oulu. How the city has developed and in which direction the urban planning trends of today are taking it in the future? I will also go into more detail about the stages in the development of my design area. I analyzed the design area with respect to Oulu, and on a smaller scale as part of Tuira, Toppila and Hietasaari. I analyze the service structure of the area, public transport and green areas. I also go through the current general and town plans. I also divided the design area into smaller parts, which makes it easier to the design area's current state. The analysis is followed by a chapter on reference sites I chose as presidents, mainly from the Nordic countries, so that they would be somewhat realistic in the scale and climate of Oulu. The reference sites show how new residential areas are created in old industrial sites. How to create a new and high-quality environment while still respecting the old?

Based on my analysis and the reference sites, my goal was to design a functional urban residential area with not only housing, but with services, sports facilities, green spaces, urban farming and other stimuli that enhance the well-being of the inhabitants and create a communal urban space. In the plan chapter, I go through the plan for the shores of Hartaanselkä, first in relation to the surrounding structure, then the new master plan of the region. Next, I present the smaller parts of the design area, which I have defined in the analysis chapter. Finally, I show more detailed plans about the residential quarters as well as operation of urban spaces in the area.

SISÄLLYSLUETTELO

Tiivistelmä
Abstract
Sisällysluettelo

1. Johdanto
2. Käsitteitä ja taustoitusta
 - 2.1 Käsitteitä
 - 2.2 Kaupunkiasumisen kehitys Suomessa
 - 2.3 Hyvä asuinalue
 - 2.4 Uuden alueen suhde olemassa olevaan ympäristöön
 - 2.5 Asuinalue veden äärellä
 - 2.6 Kaupunkitila talvella
3. Suunnittelualueen ja sen ympäristön analyysi
 - 3.1 Alueen kehityksen vaiheita:
Kaupunki → Kaupunginosa → Suunnittelualue
 - 3.2 Nykytilanteen analyysi
- yleis- ja asemakaavoitus, liikenne, viheralueet, palvelut
 - 3.3 Tulevaisuus
4. Referenssikohteita
- Hammarby Sjöstad, Sluseholmen,
Västra Hamnen, Teurastamo
5. Suunnitelma
 - 5.1 Lähtökohdat ja tavoitteet
 - 5.2 Uuden alueen yhdistyminen olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen
 - 5.3 Yleissuunnitelma
- Kaupunkikuvallinen vaikutelma
- Kaupunkitilojen luonne
- Keskuskatu alueen sydämessä
- Julkisen ja yksityisen tilan suhde
- Palvelut ja aktiviteetit
- Viherverkosto
- Kaupunkitilojen talvikäyttö
- Alueleikkaus
 - 5.4 Suunnittelualueen osat
- Varikosta kaupunkikulttuurin tapahtumakeskukseksi
- Tuiran puoleiset ranta-alueet
- Tukkisaaren uusi elämä
- Hietasaaren ranta
 - 5.5 Korttelitarkastelu ja kaupunkitilan detaljeja
6. Yhteenveto
7. Lähdeluettelo
8. Planssien pienennökset

1. JOHDANTO

Sain Oulun kaupungin yhdyskunta- ja ympäristöpalveluilta toimeksiannon diplomityöhön otsikolla "Asuntomessut 2025 – Hartaanselän alueen yhdistäminen keskustarakenteeseen". Alueelle oli haettu asuntomessuja, mutta työtä aloittaessani messujen kohtalo ei ollut vielä ratkennut. Syksyllä 2018 asia varmistui, kun Osuuskunta Suomen Asuntomessujen hallitus myönsi Oulun kaupungille vuoden 2025 Asuntomessut. Minun diplomityöltäni kaupunki toivoi ideoita alueen kehittämistä varten. Työssäni minun tulisi ottaa kantaa esimerkiksi siihen, mitä vanhalle suunnittelualueella sijaitsevalle kaupungin varikkoalueelle pitäisi tehdä ja miten rantaa voitaisi käyttää aikaisempaa paremmin hyödyksi. Hartaanselän ranta on alueena erittäin mielenkiintoinen ja ryhdyin innoissani ideoimaan alueen kehittämisen konsepteja. Alue sijoittuu Länsi-Tuiran läntiselle reunalle, Toppilansalmen vanhan satama-alueen eteläpuolelle, Oulujoen suiston valtakunnallisesti merkittävään kulttuuriympäristöön. Toppilansalmen alueelle on noussut ja nousee parhaillaan paljon uutta kaupunkimaisista kerrostalorakentamista. Suunnittelualue on jäänyt Tuiran ja Toppilan alueiden väliin tyhjilleen ja kaipaa kipeästi uudistamista. Hartaanselän rannan alueen rakentaminen yhdistäisi Tuiran ja Toppilan kaupunginosat kiinteämmin toisiinsa ja auttaisi muodostamaan selkeämpää kaupunkirakennetta.

Diplomityössäni haluan paneutua myös erityisesti siihen, mikä tekee asuinalueesta hyvän ja toimivan. Mitä tarvitaan, jotta asuinalueesta muodostuu yhteisö ja osa asukkaidensa identiteettiä. Suomalaiset arvostavat luonnon läheisyyttä, toimivaa joukkoliikennettä ja lähipalveluita. Lähiöasumisella on silti huono maine: palvelut pakkautuvat ostoskeskuksiin ja esikaupunkialueilla eletään usein yksityisautoilun varassa. Miksi lähiöt ovat sellaisia kuin ovat ja mihin suuntaan esikaupunkialueita tulisi tulevaisuudessa kehittää? Tärkeänä tavoitteena

työssäni on suunnitella asuinalue, joka täydentää olemassa olevaa ympäristöä, mutta tuo alueelle myös jotain kokonaan uutta ja toimii myös itsenäisenä keskuksena. Suunnitelmani avulla alueelle tulisi muodostua urbaania ja palvelutarjontaan monipuolista ympäristöä, jonka toiminta ei keskity yksin asumiseen vaan luo mahdollisuuksia muillekin elämän osa-alueille, kuten työntekoon, harrastuksiin ja virkistystoimintaan.

Suunnittelualueeseen tutustuttuani ja Oulun kaupungin yhdyskunta- ja ympäristöpalveluilla käytyjen palaverien jälkeen päädyin siihen, että keskityn diplomityössäni tontin mielestäni kiinnostavimpiin ominaisuuksiin: rantaan ja veden läheisyyteen sekä varikkoalueeseen. Diplomityöni on suunnittelu-painotteinen ja lopputuloksena on taustatutkimuksen lisäksi kokonaisvaltainen suunnitelma Hartaanselän ranta-alueille. Lopulliseksi otsikoksi muodostui: "Kaupunginvarikosta aktiiviseksi asuinalueeksi – elävää ja yhteisöllistä kaupunkitilaa Oulun Hartaanselän rannalle". Kaupunginvarikon toiminta on parhaillaan siirtymässä alueelta pois ja ainutlaatuinen teollisuusmiljöö jäämässä käyttämättömäksi. Hyvin potentiaalinen rantatontti, josta aukeaa näkymiä Oulujoen suistoon ja kaupungin keskustaan asti, on varsinkin varikkotoiminnan loputtua jäämässä tyhjilleen ja kaipaa kipeästi uutta elämää.

Oulu sijaitsee meren rannalla, sekä monien jokien suisto-alueella, joten veden läheisyys on suuri osa kaupunkikuvaa. Ranta-alueita ei silti ole laajemmalla mittakaavalla juurikaan hyödynnetty. Monissa pohjoismaisissa kaupungeissa, joissa olen vierailut, mieleen on jäänyt ranta-alueiden hyödyntäminen kaupunkitilana. Miksei Oulussakin voitaisi pyrkiä samaan, kun mahdollisuuksia olisi? Työssäni halusin lähteä tutkimaan rantojen käyttöä kaupunkiympäristössä ja miten Hartaanselän pitkää ja kaunista rantaviivaa voisi hyödyntää suunniteltaessa viihtyisää urbaania asuinuuetta.

Heti työn alussa innostuin suunnittelualueella sijaitsevasta Kaupunginvarikon teollisuusmiljööstä. Tyhjeneville satama- ja teollisuusalueille rakentuville uusille kaupunginosille on tällä hetkellä kova kysyntä. Pelkästään Helsingissä rakenteilla on kolme vastaavanlaista aluetta: Jätkäsaari, Kalasatama ja Kruunuvoorenranta. Varikon punatiiliset teollisuushallit luovat loistavat puitteet uusille ravintoloille, kahviloille, konserteille ja tapahtumien järjestämispaikoille. Teollisuusmiljöö tuo alueelle historiallista kerroksellisuutta ja omaleimaisuutta alueen kaupunkikuvalliseen ilmeeseen. Aktiivisen kaupunginosan syntyminen edellyttää, että alueelle syntyy omanlaistaan kaupunkikulttuuria, joka houkuttelee kävijöitä. Kaupunginvarikon ympäristö on tähän tarkoitukseen erittäin potentiaalinen, ja pyrin suunnitelmassani esittämään, miten vanhoista teollisuushalleista voidaan luoda alueelle uusi kaupunkikulttuurin keskus.

Kysymykset, joihin haen diplomityössäni vastausta:

1. Millainen on hyvä asuinalue?
2. Kuinka suunnitella omaleimainen ja kestävä asuinalue, jossa suunnittelun lähtökohtina toimivat alueelle ominaiset piirteet?
3. Miten luoda alueen asukkaille yhteisöllistä ja aktivoivaa kaupunkitilaa, joka tarjoaa virikkeitä ja parantaa elämänlaatua?
4. Kuinka hyödyntää vanhan Kaupunginvarikon rakennuksia osana uutta asuinuuetta?
5. Miten maksimoida merellisen sijainnin hyödyt kaupunkilaisten käyttöön?

Olen käyttänyt diplomityössäni hyväkseni aiheeseen liittyviä lähteitä. Lähdetueto, sekä lista työssä esiintyvistä kuvista, kaavioista ja niiden lähteistä löytyy työn lopusta. Lähde, johon tekstin kappaleessa viitataan, löytyy aina jokaisen kappaleen lopusta, sitä ei ole toistettu jokaisen virkkeen jälkeen. Kappaleet, joiden perässä viittausta ei ole, ovat tekijän omaa tekstiä.

2. KÄSITTEITÄ JA TAUSTOITUSTA KAUPUNKIMAISTEN ASUINALUEIDEN SUUNNITTELUUN

Tässä työtäni taustoittavassa luvussa käyn läpi kaupunkisuunnitteluun ja diplomityön aiheeseen liittyviä käsitteitä ja aiheen taustoja. Millaisista asioista muodostuu hyvä asuinalue, mitä sen suunnittelussa pitää muistaa ja miten kaupunkien kehitys on Suomessa edennyt. Lisäksi käyn läpi sitä, miten uusi asuinalue liittyy olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen, miten meren rannoille rakennetaan ja sitä miten suomalaisesta kaupungista voi saada toimivan myös talven kylmyydessä. Taus-
tatutkimuksen edetessä tein myös luonnostelua Hartaanselän suunnitelmaa varten. Luonnokset toimivat tässä luvussa kuvituksena.

2.1 KÄSITTEITÄ

Tässä osiossa käyn läpi käsitteistöä, joita olen diplomityössä käyttänyt ja joka liittyy oleellisesti työn aiheeseen. Käsitteet tulevat esille työn muissa osioissa ja ovat olennaisia suunnitelman kannalta. Ne liittyvät läheisesti kaupunkisuunnitteluun ja luovat pohjaa niille elementeille, joita olen pyrkinyt työssäni tuomaan esille. Osa valituista käsitteistä on tulkittavissa monilla tavoin, selityksissä kerrotaan, mitä käsitteellä on haettu tässä työssä. Osion loppuun olen poiminut otteen maankäyttö- ja rakennuslaista, joka antaa yhdenlaisen määritelmän siihen millaista ympäristöä ihmisille tulisi suunnitella hyvien elinolosuhteiden takaamiseksi.

Kaupunki

Kaupungilla on alun perin tarkoitettu kaupunkimaisesti rakennettua ympäristöä, johon kuuluvat tiiviisti rakennetut korttelit, torit, kujat ja kadut. Vuonna 1977 astui voimaan uusi kunallislaki, jossa kaupungeilla olleet erilaiset oikeudet ja velvollisuudet poistettiin. Tämän jälkeen kaupunki-käsitteellä ei ole enää ollut merkitystä juridisessa mielessä. Tällä hetkellä Suomessa reilu sata kuntaa käyttää itsestään kaupunki-nimitystä. Tilastokeskus määrittelee kaupunkimaisen kunnan niin, että vähintään 90 prosenttia kuntalaisista asuu taajamissa tai suurimman taajaman asukasluku on enemmän kuin 15 000. Euroopan Unioni puolestaan määrittelee kaupungin niin, että asukastiheys on vähintään 500 asukasta neliökilometrillä ja väkiluku on vähintään 50 000. EU:n määritelmän mukaan Suomesta löytyisi siis vain viisi kaupunkia: Helsinki, Vantaa, Espoo, Lahti ja Turku. (Jalkanen;ym., 2017) Oulun perusti Ruotsin kuningas Kaarle IX vuonna 1605 ja kaupungin oikeudet se sai vuonna 1610. Vuonna 2013 voimaan tulleen kuntaliitoksen seurauksena Ouluun liitettiin Haukipudas, Kiiminki, Oulunsalo ja Yli-Ii. Liitoksen seurauksena Oulusta tuli Suomen viidenneksi suurin kaupunki. (Oulun kaupunki, 2013.)

Kaupunkitila

Tilalla on aina jonkinlaiset rajat tai seinät. Kaupunkitilaa rajaa-viksi elementeiksi voidaan ajatella rakennusten julkisivuja tai luonnon synnyttämiä rajoja, kuten vesialueita. Kaupunkitilalla tarkoitan tässä työssä kaikkea julkista ja puolijulkista tilaa, joka jää suunnittelualueella rakennusten väleihin ja rakennuksien ja rantaviivan väliin. Kaupunkitila voi koostua esimerkiksi kaduista, puistoista, aukioista, laitureista ja leikkipaikoista.

Yhdyskunta- ja kaupunkisuunnittelu

Yhdyskuntasuunnittelussa painotetaan yleispiirteistä suunnittelua, suunnittelun tiedeperustaa ja sen monialaisuutta. Kaupunkisuunnittelussa taas keskitytään yksityiskohtaisempaan

suunnitteluun ja otetaan kantaa myös arkkitehtoniseen muodonantoon. (Aalto-Yliopisto, Taiteiden ja suunnittelun korkeakoulu, 2014.)

Yhteisöllisyys

Yksinkertaisimmillaan yhteisöllisyydellä tarkoitetaan ihmisten sosiaalisten suhteiden muodostamaa kokonaisuutta. Yhteisöllisyyteen oleellisesti liittyviä teemoja ovat esimerkiksi luottamus, osallisuus, sitoutuminen, motivaatio ja läheisyys. Yhteiskuntien toiminnalle ja ihmisten olemassaololle yhteisöllisyys, yhteisö ja yhteisöllinen elämä ovat olennaisia osia. Yhteisöllisyyden tunne pitää yhteiskunnat pystyssä. (Wikipedia, 2017.)

Tässä työssä pyrin suunnittelemaan yhteisöllisen asuinalueen luomalla asukkaille mahdollisimman paljon palveluita, aktiviteetteja ja toimivaa kaupunkitilaa, joka houkuttelee viettämään aikaa alueella ja luomaan uusia, sekä ylläpitämään vanhoja sosiaalisia suhteita. Yhteisöllinen asuinalue toimisi siis kokonaisuutena asukkaidensa kotina, eikä ajatus kodista rajoittuisi pelkästään oman asunnon seinien sisälle. Esimerkiksi asukastuvat, kaupunkiviljely kattopuutarhoissa ja kasvi-huoneissa, lukuisat kahvilat ja urheilupaikat auttavat yhteisön muodostumisessa.

Kaupunkikuva

Käsite kaupunkikuva sisältää kaikki ne seikat, joita kaupungissa liikkuva ihminen voi eri aisteillaan havaita. Kaupunkikuvaan vaikuttavat erityisesti tilaa rajaavat elementit eli useimmiten rakennusten julkisivut. Julkisivujen jäsentäminen ja detaljointi, varsinkin katutasossa, ovat suuressa roolissa kaupunkikuvan muodostumisessa. Katutason julkisivujen pintamateriaalien laatu ja yhtenäisyys vaikuttavat suuresti kaupunkikuvaan. Niillä voidaan korostaa erilaisia asuinalueita ja katutyyppejä. Jos rajaavien rakennusten ilme on suljetumpi ja yksinkertaisempi,

korostuu pintamateriaalien lisäksi myös esimerkiksi istutusten rooli. Tärkeä tekijä kaupunkikuvan mielikuvan muodostumisessa ovat myös valaistus, kalusteet ja muut varusteet. Niitä ovat esimerkiksi penkit ja pyörätelineet, jotka ovat kaupungissa liikkuvan ihmisen konkreettisesti käytössä päivittäin ja vaikuttavat hänen käyttäytymiseensä. Mitä paremmat varusteet, sitä monipuolisempi kaupunkikuva ja sitä enemmän ihmiset viettävät aikaa kaupunkitilassa. Se millaisella nopeudella kaupunkitilassa liikutaan, vaikuttaa kaupunkikuvan detaljoinnin määrän tarpeeseen. Sisäntuloväylien ympäristöissä suunnittelu voi olla suurpiirteisempää. Detaljitason suunnittelu korostuu varsinkin kävely- ja pihakaduilla, joilla kuljetaan jalan ja ympäristön katseluun käytetään enemmän aikaa. Kantakaupunkien keskustat ovat kaupunkilaisten yhteistä aluetta ja kaupunkikuva yleensä monimuotoisempi ja koostuu tavallisten asuinrakennusten ja katujen lisäksi tärkeistä julkisista rakennuksista. Edustavuus on tärkeämmässä roolissa ja laatutaso korkeampi. (Helsingin kaupungin rakennusvirasto, 2004.)

Täydennysrakentaminen

Olemassa olevan yhdyskuntarakenteen osaksi tai sen välittömään läheisyyteen rakentamista kutsutaan täydennysrakentamiseksi. Vastaavia käsitteitä ovat myös yhdyskuntarakenteen tiivistäminen ja eheyttäminen. Täydennysrakentaminen on nykyään monissa kunnissa otettu kaupunkisuunnittelun ja kaavoituksen lähtökohdaksi. Sillä pyritään sitomaan yhteen hajanaisia lähiöitä isommiksi ja toiminnallisemmiksi kaupunginosiksi. Kaupunkirakennetta tiivistettäessä tuottavuus on parempi kuin hajanaisesti ripotellussa kaupungissa. Ihmiset, palvelut ja yritykset ovat lähempänä toisiaan ja kustannukset pienenevät. Kuitenkin jos täydennysrakentamisen avulla lähdetään tiivistämään esikaupunkialueita ilman, että huomioidaan ympäristön arvoja ja maisemaa, ei saada

luotua toimivaa kaupunkimaista aluetta. Luonto ja puistot ovat varsinkin Suomessa hyvin tärkeä osa viihtyisää asuin- aluetta. (Jalkanen;ym., 2017.) Uuden Oulun yleiskaavassa kaupungin tavoitteeksi on määritelty, että yhdyskuntarakennetta pyritään eheyttämään täydennysrakentamisen avulla. Täydennysrakentaminen auttaa myös luomaan Ouluun monipuolisempaa kaupunkiympäristöä, joka parantaa kaupungin vetovoimaisuutta. (Oulun kaupunki, 2016.)

Lisärakentaminen

Täydennysrakentamista pienemmässä, tontin mittakaavassa tapahtuvaa rakentamista kutsutaankutsutaan lisärakentamiseksi. Rakennettua tonttia täydennetään uusilla rakennuksilla tai lisäosilla. (Jalkanen;ym., 2017.)

Keskusta

Kaupunkien keskustat jäsentyvät Suomessa perinteisesti historiallisten maamerkkien kuten kirkon ja kauppatorin ympärille. Keskustat ovat toimineet vuosisatojen ajan kaupunkien tärkeimpinä kohtaamis- ja kauppapaikkoina. 1900-luvun teollistuminen ja yhteiskunnan modernisoituminen johti liikekeskustojen kehittymiseen, joihin kaupunkien palvelu- ja liiketoiminta keskittyy. 1980-luvulla alkoi niin sanottujen alakeskusten syntyminen esikaupunkialueille, mikä on johtanut historiallisten- ja liikekeskustojen merkityksen heikkenemiseen. Monikeskuisien kaupungin alakeskustat tukeutuvat usein yksityisautoiluun, kun taas historiallisissa keskustoissa liikenne on suurimmaksi osaksi joukko- ja kevytliikennettä. Perinteiset keskustat kilpailevat nykyään esikaupunkien kaupan ja asuminen keskustan kanssa. Vastareaktionä keskustoista on pyritty tekemään tiiviimpiä täydennysrakentamisen avulla ja panostamaan toimivaan joukkoliikenteeseen ja kaupunkikulttuuriin. (Maantieteen ja geologian laitos, Turun Yliopisto.)

Esikaupunki

Kantakaupungin ulkopuolelle 1800-luvun loppupuolelta läh-

tien alun perin työväestölle, joka muutti tehtaisiin töihin teollistumisen vaikutuksesta, rakennettuja asuinalueita kutsutaan esikaupungeiksi. Esikaupunkialueet ovat hallinnollisesti osa kaupunkia ja täydennysrakentamisen ansiosta ne ovat nykyään myös osa kaupunkirakennetta. (Maantieteen ja geologian laitos, Turun Yliopisto.)

Lähiö

Lähiöiksi kutsutaan pääosin 1960- ja 70-luvuilla rakennettuja kerrostalovaltaisia asuinalueita. Lähiöitä rakennettiin esikaupunkialueille irrallleen muusta kaupunkirakenteesta. Tavoitteena oli yhdistää maaseudun ja kaupungin parhaat puolet: luonnon keskellä asuminen sekä tiivis kaupunkimainen asuminen ja hyvät joukkoliikennetyhteydet kaupungin keskustaan. Lähiöissä on usein käytetty ruutukaavaperiaatetta rakennusten, teiden ja viheralueiden sijoittelussa. Lähiöalueisiin liitetään usein negatiivisia mielikuvia. Kritiikki on kohdistunut esimerkiksi ympäristön virikkeettömyyteen ja epäesteettisyyteen. (Maantieteen ja geologian laitos, Turun Yliopisto.)

Kortteli

Kortteli on rakennettu tai rakennettavaksi suunniteltu alue, jota rajaavina elementteinä toimivat kadut tai muut yleiset alueet. Kortteli on määritelty asemakaavassa ja se voi käsittää yhden tai useamman tontin. Korttelialue puolestaan on asemakaavassa tiettyyn käyttötarkoitukseen määritelty kortteli tai sen osa. (Jalkanen;ym., 2017.)

Elinkaarikortteli

Elinkaarikortteli on sosiaalisesti kestävä asuinmuoto, jossa pyrkimyksenä on luoda tasa-arvoinen asuin- ja elinympäristö kaikille korttelin asukkailla iästä, terveydestä ja liikuntaa rajoittavista vammoista huolimatta. Suomen väestöstä yhä suurempi osa on eläkeläisiä. He ovat voimakkaammin kiinni elinympäristössään, kuin nuorempi väestö ja asunnon,

MAANKÄYTTÖ- JA RAKENNUSLAKI, 1999:

1 § Lain yleinen tavoite

Tämän lain tavoitteena on järjestää alueiden käyttö ja rakentaminen niin, että siinä luodaan edellytykset hyvälle elinympäristölle sekä edistetään ekologisesti, taloudellisesti, sosiaalisesti ja kulttuurisesti kestävä kehitystä.

5 § Alueiden käytön suunnittelun tavoitteet

Alueiden käytön suunnittelun tavoitteena on vuorovaikutteiseen suunnitteluun ja riittävään vaikutusten arviointiin perustuen edistää:

- 1) turvallisen, terveellisen, viihtyisän, sosiaalisesti toimivan ja eri väestöryhmien, kuten lasten, vanhusten ja vammaisten, tarpeet tyydyttävän elin- ja toimintaympäristön luomista;*
- 2) yhdyskuntarakenteen ja alueiden käytön taloudellisuutta;*
 - 2 a) riittävän asuntotuotannon edellytyksiä, (29.12.2006/1441)*
- 3) rakennetun ympäristön kauneutta ja kulttuuriarvojen vaalimista;*
- 4) luonnon monimuotoisuuden ja muiden luonnonarvojen säilymistä;*
- 5) ympäristönsuojelua ja ympäristöhaittojen ehkäisemistä;*
- 6) luonnonvarojen säästeliästä käyttöä;*
- 7) yhdyskuntien toimivuutta ja hyvää rakentamista;*
- 8) yhdyskuntarakentamisen taloudellisuutta;*
- 9) elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä ja toimivan kilpailun kehittymistä; (6.3.2015/204)*
- 10) palvelujen saatavuutta; sekä*
- 11) liikenteen tarkoituksenmukaista järjestämistä sekä erityisesti joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen toimintaedellytyksiä.*

yhteistilojen ja lähiympäristön toimivuus nousee tärkeämpään asemaan. Elinkaarikorttelissa esteettömyys on otettu erityisesti huomioon sekä piha- että asutosuunnittelussa. Ihmiset haluavat asua kodeissaan mahdollisimman vanhoiksi ja kaipaavat ihmiskontakteja ja palveluita. (Mansikka, 2006.)

Yleiskaava

Yleiskaavassa kunta määrittelee yleispiirteisesti maankäytön suunnitelmaa. Kaavan tehtävänä on ohjata erilaisten toimintojen, kuten asutuksen, palvelujen, työpaikkojen ja virkistysalueiden sijoittelua Yleiskaava voi olla hyvinkin strateginen ja yleispiirteinen, mutta myös tarkastikin rakentamista ohjaava. (Ympäristöministeriö, 2018.)

Asemakaava

Suomessa kunnat toimivat asemakaavojen laatijoina. Kaavassa määritellään tarkasti kunnan alueiden käyttö, kuten mitä pitää säilyttää ja mitä, mihin tai miten saa rakentaa. Kaava voi käsittää laajuudeltaan mitä vain yksittäisen tontin ja kokonaisen asuinalueen välillä. Siinä määritellään muun muassa tulevien ja olemassa olevien rakennusten sijainti, koko ja käyttötarkoitus. Asemakaava koostuu asemakaavakartasta, kaavamerkinnoista ja -määräyksistä, sekä kaavaselostuksesta. (Ympäristöministeriö, 2016.)

Maankäyttö- ja rakennuslaki

Maankäyttö- ja rakennuslain avulla ohjataan alueiden käyttöä ja rakentamista Suomessa. Sen tavoitteena on luoda elinympäristöä, joka toimii sosiaalisesti eri väestöryhmille ja on turvallinen, terveellinen ja viihtyisä. Lain tarkoitus on myös edistää ekologisesti, taloudellisesti ja kulttuurisesti kestävä kehitystä sekä antaa mahdollisuus käyttäjille osallistua suunnitteluun ja asioiden valmisteluun. Maankäyttö- ja rakennuslaissa määritellään myös suunnittelun laadun kriteerit ja asiantuntemuksen riittävyys sekä vuorovaikutteisuus ja tiedottamisen avoimuus. (Ympäristöministeriö, 2016.)

2.2 KAPUNKIASUMISEN KEHITYS SUOMESSA

Hidas, mutta tasainen muuttoliike maaseudulta kaupunkeihin alkoi 1800-luvun lopulla. Matalissa esiteollisissa puukaupungeissa asuminen perustui yhden talouden hallitsemiin tontteihin ja asumisen ja työnteon läheiseen yhteyteen. Teollistumisen ja kaupungistumisen myötä porvaristo nousi tärkeämpään rooliin ja keskiluokka alkoi muodostua. Puukaupunkien rinnalle alkoi kehittyä suurempia ja eurooppalaisempia kaupunkeja, kuten Helsinki, Tampere, Turku ja Viipuri, joihin rakennettiin korkeita kivitaloja. Eri yhteiskuntaluokille rakennettiin erillisiä asuntoja ja asuinalueita. Vauraat porvarit asuttivat keskustan kivitaloja, kun taas työväki asui vuokrakasarmeissa laitakaupungilla ja esikaupunkialueilla. Maailmansotien välisenä aikana alettiin suunnitella pienasuntoja myös työväelle ja kasvavalle keskiluokalle. Toisen maailmansodan jälkeen kaupunkien jälleenrakentaminen vakiinnutti uuden rakentamistavan ja modernisoi suomalaisen kaupunki-ihanteen. Alkoi nopea siirtyminen agraariyhteiskunnasta moderniin hyvinvointiyhteiskuntaan. Vain puolessa vuosisadassa maaseutu- ja kaupunkiasumisen suhde kääntyi pääläelleen. Toisen maailmansodan lopussa vielä noin 70 prosenttia suomalaisista asui maaseudulla, mutta 2000-luvun alussa jo 80 % prosenttia väestöstä oli jo muuttanut kaupunkeihin. (Suomen rakennustaiteen museo ja kirjoittajat, 2007.)

1950-luvulla perinteinen kaupunkitila koki mullistuksen, kun kivisen korttelikaupungin toisissaan kiinni sijaitsevat rakennukset ja niiden sisälle muodostuvat pihat väistyivät uusien ihanteiden tieltä. Kaupunkisuunnittelua määrittivät aurin gon valo, luonnon läheisyys ja raitis ilma. Uusia asuinalueita rakennettiin vanhan kaupunkialueen ulkopuolelle, luonnonläheiseen maastoon. Väljästä rakenteesta tuli kaupunkisuunnittelun hallitseva piirre. Asuinrakennukset sijoiteltiin aiempaa väljemmin ja niiden ympärillä kiersivät laajat piha-alueet.

Uusilla metsälähiöiksi kutsutuilla asuinalueilla oli merkittävä rooli hyvinvointivaltion terveellisen arkiympäristön luomisessa. 1950-luvun eturivin nuoret arkkitehdit suunnittelivat kilpaa uusia asuinalueita, joista laajin ja tunnetuin esimerkki on Espoon Tapiola. Lähiöihin muodostuva uusi luonnonläheisempi kaupunkitila erosi sekä perinteisestä korttelikaupungista että maaseudusta. Lähiöissä asui sekaisin erilaisia väestöryhmiä kerros-, rivi- ja omakotitaloissa. Rivitalo vakiintui 1950-luvulla uutena rakennusmuotona, joka oli alun perin suunniteltu työväestölle ja keskiluokalle. 1960-luvulle tultaessa myös varakkaampia ihmisiä muutti lähiöiden rivitaloihin. (Suomen rakennustaiteen museo ja kirjoittajat, 2007.)

Lähiöaatteen perimmäisiä ajatuksia olivat irrottautuminen vanhasta maatalousyhteiskunnasta, sekä turmiollisena ja porvarillista idealismia ruokkivana pidetystä kivikaupungista. Lähiöiden koettiin edistävän yhteisöllisyyttä, mutta samalla olevan vastapaino suurkaupunkien ”massaihmiselle”. Lähiöaatteen kritiikki lisääntyi jaloista lähtökohdista huolimatta 1960-luvun loppupuolella. Yksityisautoilu lisääntyi ja pysäköintipaikoista tuli keskeisiä maisematekijöitä. Suunnittelun keskiössä olivat lapsiperheet, eikä esimerkiksi nuorisoa otettu huomioon, kokoontumispaikoista oli puutetta. Lähiöitä kutsuttiin ”nukkumälähiöiksi” ja kritisoitiin siitä, että elämä niissä oli pelkkää asumista. Asuminen oli erotettu omalle alueelleen ja virkistys ja työnteke omilleen. (Suomen rakennustaiteen museo ja kirjoittajat, 2007.)

Lähiöasumisesta alettiin 1900-luvun loppupuolella vähitellen siirtyä takaisin kompaktimpaan kaupunkirakenteeseen. Tavoitteena oli luoda vuorovaikutusta edistävä ja tiivis kaupunkimainen ympäristö. Uudet alueet rakennettiin kuitenkin edelleen etäälle toisistaan ja kaupungin keskustasta. Uusista erilleen rakennetuista alueista puuttuivat palvelut ja historialliset kerrostumat verrattuna perinteiseen kaupunkiin. Kanta-

kaupunkiin tai sen välittömään läheisyyteen alettiin rakentaa uusia alueita vasta 1970- ja 80-lukujen vaihteen jälkeen. Ensimmäisenä esimerkkinä kantakaupungin täydennysrakentamisesta on Helsingin Katajanokka. Uusien yksittäisten lähiöiden rakentamisen sijaan olemassa olevien asutuskeskusten yhteyteen rakennettiin uusia pientaloalueita. Kaupungeista alkoi muodostua taajamakudelmia kauppakeskuksineen. 1900-luvun lopulla elinkeinorakenteen muutos aiheutti satamien ja teollisuusalueiden tyhjenemistä. Teollisuusalueille alkoi syntyä uusia asuinalueita tai vanhaa rakennetta tiivistäviä kortteleita. Kaupunkien historiallisen kerrostuneisuuden arvostus kohosi ja vanhoja teollisuusrakennuksia on muutettu ja muutetaan edelleen kasvavalla tahdilla asuinkäyttöön. (Suomen rakennustaiteen museo ja kirjoittajat, 2007.)

2000-luvun haasteita rakennus- ja kaupunkisuunnittelulle ovat esimerkiksi työn ja vapaa-ajan välisen rajan häilyminen, väestön ikääntyminen, kestävä kehityksen huomioiminen ja asuinkuntien erilaiset kokoonpanot. (Suomen rakennustaiteen museo ja kirjoittajat, 2007.) Asumisen ja kaupunkitilan tulee olla yhä monipuolisempaa ja muuntojoustavampaa, jotta ne pysyisivät muuttuvien olosuhteiden perässä.

2.3 HYVÄ ASUINALUE

“Design our world so that we have positive social and environmental side effects.” -Bjarke Ingels

Millainen on hyvä asuinalue? Mitä kaikkea siihen kuuluu ja miten sitä tulisi alkaa suunnitella? Mitä asuinalueelta tulee löytyä ja mitä suunnittelussa olisi hyvä välttää? Miten hyvällä kaupunkisuunnittelulla voidaan nostaa ihmisten elämänlaatua ilman, että siitä koituu ilmastolle ja ympäristölle kohtuutonta kuormitusta? Mitkä ovat ne suunnittelun keinot, joilla voidaan itseasiassa vaikuttaa positiivisesti ilmastoon? Uuden asuinalueen tulee myös kunnioittaa olemassa olevaa kaupunkirakennetta, mutta toisaalta myös olla omaleimainen ja erottua vanhasta rakennuskannasta hyvällä tavalla. Miten tähän lopputulokseen päästään? Tähän lukuun on koottu erilaisia asioita, joita asuinalueen suunnittelussa tulisi ottaa huomioon, kaduista esteettömyyteen ja toimivasta viherverkosta liikennejärjestelyihin. Hyvä asuinalue voi tarkoittaa eri ihmisille monia erilaisia asioita, mutta tässä työssä tavoitteena on luoda alue, joka ei ole perinteinen lähiö tai pientaloalue, jossa käydään pelkästään asumassa. Tavoitteena on pohtia, millaisilla elementeillä asuinalueesta saadaan aktiivinen ja yhteisöllinen ja minkälaisista osa-alueista Hartaanselän rantojen suunnittelu tulisi lähteä rakentamaan.

Maailmalla vallitsevat kaupunkisuunnittelun trendit saapuvat Suomeen usein viiveellä. Kun trendejä aletaan soviittaa maahan, josta ne eivät ole alun perin lähtöisin, tulee suunnittelijan ottaa huomioon maalle ominaiset kulttuuriset ja yhteiskunnalliset piirteet. Tämä edellyttää muun muassa tuntemusta kaupunkisuunnittelun historiasta, yhteiskunnan kehityksestä, väestön muutoksista ja ihmisten tarpeista ja toiveista. Näin saadaan säilytettyä yhteys fyysisen ympäristön ja sosiaalisen ja kulttuurisen sisällön välillä. (Jalkanen;ym., 2017.)

Viimeisimmän vuosisadan aikana Suomen väestön varallisuus on kokenut huiman nousun. Varallisuuden kasvaessa myös odotukset kasvavat. Eri tavoin profiloituneet asuinalueet vetävät erilaisia ihmisiä puoleensa. Asunto ja asuinalue koetaan usein osaksi identiteettiä. Sosiaalisen kestävyys ja tasa-arvon saavuttamiseksi kaupungin tulisi kuitenkin tarjota laadukasta asumista ja kaupunkisuunnittelua myös huono-osaisemmalle väestölle, jotta tiettyjen asuinalueiden slummiutumiselta välttyttäisiin. Erilaisten asuntotyyppien, kokojen ja hintaluokkien sekoittaminen asuinalueen sisälle auttaa luomaan monimuotoisempia ja tasa-arvoisempia asuinalueita. (Jalkanen;ym., 2017.)

URBAANI KORTTELIRAKENNE

Korttelirakenne on noussut uudestaan kaupunkisuunnittelun normiksi yksittäisten pistemäisten rakennusten tilalle. Umpinainen korttelirakenne määrittelee kaupunkitilaa yksittäistä rakennuksista muodostuvaa avokorttelia selkeämmin ja luo jatkuvuutta kaupunkirakenteeseen. Se luo tulevalle rakentamiselle tietyn kaavan, jota jatkaa. Korttelirakentaminen ei ole yhtä riippuvainen arkkitehtonisesta ilmeestä kuin yksittäinen rakenne, sillä korttelirakenne voi helpommin muodostaa jatkuvan kaupunkitilan arkkitehtuurin tyylistä, ajasta ja muotoilusta huolimatta. Korttelien kokoa vaihtelemalla voidaan luoda monipuolisempia rakennusmuotoja ja mittakaavan muutokset luovat mielenkiintoisempaa ympäristöä. Kaupunkien korttelirakenne muodostaa usein rakennuksille julkisen etupuolen ja puoliyksityisen sisäpihan asukkaiden käyttöön. (Carmona;ym., 2003.)

KADUT JA AUKIOT KAUPUNKITILAINA

Kaupunkitilan suunnittelussa tulisi pyrkiä luomaan tasapaino

kiinteiden rakenteiden ja tyhjiin tilojen välillä, samalla luoden tilasta mahdollisimman toiminnallista. Kaupunkitilat ovat laajan ihmisjoukon käytössä, joten niiden tulee olla miellyttäviä ja toimivia monimuotoisemman yleisön tarpeille, verrattuna moniin muihin arkkitehtuurin osa-alueisiin. Kaupunkitiloista tulisi kehittää dynaamisempia, käytettävämpiä ja ympäristöystävällisempiä, jotta niillä olisi positiivinen vaikutus käyttäjiensä elämänlaatuun. (Kottas, 2007.)

Kadut ja aukiot ja niiden välinen suhde ovat kaupunkisuunnittelun yksi tärkeimmistä elementeistä. Kaupunkitilaan voidaan aina lisätä istumapaikkoja, puita, vesiaiheita ja ruokapaikkoja, mutta huonosti suunniteltua katuverkostoa on vaikeampi jälkeinpäin parantaa. Katujen kulmat toimivat usein ihmisten kohtaamispaikkoina, ja tähän seikkaan kannattaakin kiinnittää huomiota suunnitteluvaiheessa, esimerkiksi sijoittamalla kulmiin palveluita ja istumapaikkoja. Istumapaikat keräävät ihmisiä katujen varsille ja mahdollistavat esimerkiksi vanhempien ihmisten liikkumisen kaupunkitilassa, kun mahdollisuus levähtää on riittävän usein tarjolla. Aktiivista katutilaa muodostuu, kun rakennusten katutasossa tapahtuu paljon; kivijalkaliikkeet, porttikäytävät ja sisäänkäynnit, joista ihmiset liikkuvat ulos ja sisään, luovat elävää tunnelmaa. (Whyte, 1980.)

Yksi kriittisimmistä suunnittelun kohdista on kadun ja aukion liittyminen toisiinsa. Ideaalisessa tilanteessa siirtymä kadulta aukiolle on mahdollisimman huomaamaton. Tällaisessa tapauksessa aukio integroituu osaksi katuverkkoa, sen luonnolliseksi jatkumoksi. Aukion poikki kulkevat läpikulkureitit tuovat tilaan ihmisiä ja elämää. Aukioiden ja puistojen selkeä erottuminen kadulta on tärkeää, jotta ihmiset löytävät perille. Muuten on riskinä, että ne jäävät niin sanotuiksi ”kuolleiksi tiloiksi”. Ihmiset seuraavat toisiaan ja väenpaljous houkuttelee paikalle lisää ihmisiä. Onnistunut elävä kaupunkitila saa siis ihmiset jäämään ja näin houkuttelemaan paikalle lisää uusia käyttä-



Kuva 1. Idealuonnos kaupunkimaisen asuinalueen keskuskadusta.

jiä. Ihmiset hakeutuvat mielellään myös erilaisten objektien läheisyyteen, joita voivat olla esimerkiksi lipputanko, patsas, puu tai erilaiset reunat ja portaat. Hyvin harvoin kukaan jää oleskelemaan keskelle autiota ja avointa tilaa. Tähän on syynä ihmisen alkukantainen vaisto selustan suojaamisesta. (Whyte, 1980.)

Monet kaupunkisuunnittelun teoriaa kehittäneet arkkitehdit ovat sitä mieltä, että kaupunkien asukkaiden elämän laatu riippuu paljolti siitä, miten paljon ja minkälaista kaupunkitilaa ympäristössä on tarjolla. Kaupunkien kalustus, etenkin istumapaikat, vaikuttavat siihen, kuinka paljon ja miellyttävissä olosuhteissa ihmiset viettävät aikaa kaupunkitiloissa. Istumapaikkojen lisäksi esimerkiksi katuvalaistus ja katokset auttavat tekemään kaupunkitilasta käytettävämmän ja esteettömämmän. Kalustus auttaa myös vahvistamaan asuinalueen sosiaalisia suhteita ja luo kohtaamisia asukkaiden välille. Ilmaston olosuhteita ja mahdollista vandalismia kestävä kalustuksen tulee olla myös esteettisesti miellyttävää ja ympäristönsä sopivaa. (Krauel, 2007.)

PALVELUT JA TOIMINNOT

Asuinalueen peruspalveluiden, joihin luetaan päiväkotit, koulu, päivittäistavarakauppa ja joukkoliikennepysäkki, tulisi aina löytyä kävelyetäisyydeltä hyvin suunnitellussa asuin ympäristössä. Esimerkiksi etäisyys lähimpään ruokakauppaan tulisi olla maksimissaan 400 metriä. Suunnittelussa tulisi huomioida päivittäisten palveluiden liittyminen toisiinsa ja niiden sijoituksessa otetaan huomioon myös kevyen- ja joukkoliikenteen yhteydet. Uutta asuin aluetta suunniteltaessa tulisi pyrkiä muodostamaan toimiva palveluiden verkko myös ympäröivien alueiden palveluiden kanssa. (Jalkanen;ym., 2017.)

Kaupallisten palveluiden menestyksen kannalta olisi tärkeää,

että asumista, palveluita ja työpaikkoja rakennettaisiin lomittain toistensa lähelle. Usein asuin- ja työpaikka-alueet on kuitenkin funktionalismin periaatteen mukaan rakennettu toisistaan erilleen. Palveluiltaan monipuolisen asuinalueen mahdollistaa jo alusta lähtien hyvin tehty asemakaavoitus. Kaavaan voidaan määrittää tiloja pienliikkeille, ravintoloille, työhuoneille ja toimistoille. Tyhjäksi jääneet pohjakerrosten liiketilat saattavat kuitenkin muodostaa rasitteen taloyhtiöiden talouksille. Riittävät selvitykset kaupallisen menestymisen edellytyksistä ovatkin tarpeen suunnitteluvaiheessa. Kivijalkaliikkeet ovat aina riski rakennuttajalle, sillä esimerkiksi ravintolan toiminta edellyttää parempaa äänieristystä, rasvanerottelukaivoa ja tehokkaampaa ilmastointia. Palveluiden huoltoliikenne aiheuttaa myös erityisiä järjestelyitä. Pienien myymälöiden ja liikkeiden huolto voidaan hoitaa henkilö- ja pakettiautoilla kadun puolelta, mutta suuremmat elintarvikemyymälät ja pienteollisuus tarvitsevat raskaita kuorma-autoja, joita varten rakennetaan jalankulusta erillään oleva erityinen huoltopiha. (Jalkanen ym., 2017.)

Koulu toimii usein asuin ympäristön toimintakeskuksena, sillä sen tiloihin ja lähiympäristöön sijoittuu toimintaa sekä päivällä, että illalla. Koulun sijoituksessa ja suunnittelussa tulee ottaa huomioon puiston ja urheilupaikkojen läheinen sijainti. Yhteisöllisessä ja toimivassa asuin ympäristössä asukkaille on järjestetty mahdollisuuksia asukaslähtöiselle ja omatoimiselle aktiviteettien järjestämiselle, harrastuksille ja yhdessäololle. Toimintaa mahdollistamaan voidaan suunnitella esimerkiksi asukastalo, siirtolapuutarha, viljelypalsta ja venekerho. (Jalkanen;ym., 2017.)

KESKUS

Asuinalueen keskuksella tarkoitetaan kaupallisten ja julkisten palveluiden keskittymää, alueen toiminnallista ydintä.

Keskuksen tulee olla joka puolelta hyvin saavutettavissa jalan, pyörällä, sekä joukkoliikenteen avulla. (Jalkanen;ym., 2017.)

LIIKENNE

Toimiva liikenneverkko palvelee sekä asuinalueen sisäisiä että ulkoisia liikkumistarpeita. Sen tulisi olla selkeä, havainnollinen ja turvallinen. Kestävä kaupunki- ja liikennesuunnittelu ei tukeudu yksityisautoiluun, vaan joukkoliikenneyhteyksien tulisi palvella kaikkia asukkaita. Jotta tavoitteessa onnistuttaisiin, tulee pysäkkien olla lyhyen etäisyyden päässä jokaisesta asunnosta. Yleisen asukkaiden hyvinvoinnin kannalta suunnittelu- ja etusija tulisi antaa jalankulkijoille ja pyöräilijöille. (Jalkanen;ym., 2017.)

Kevytliikenne

Ekologisesti kestävimpiä liikenteen muotoja ovat luonnollisesti erilaiset kevyenliikenteen muodot, ja niistä yleisimpinä kävely ja pyöräily. Kevyenliikenteen lisääminen vähentää liikeneruuhkia ja autoliikenteen aiheuttamaa ilman saastumista. Kaikista Suomessa tehdyistä matkoista jo yli kymmenen prosenttia tehdään pyörällä. Tärkeimpiä pyörällä taitettavia matkoja ovat koulu- ja työmatkat. Pyörää käytetään myös paljon osana pidempää työmatkaa. Esimerkiksi matka kotoa raideliikenteen asemalle voidaan taittaa pyörällä, jos reitti on hyvin suunniteltu. Hyvä pyöräily-ympäristö on luonteva, johdonmukainen ja selkeästi merkitty, mutta myös reitin näkymät ovat tärkeässä osassa. Houkuttelevuutta lisäävät pyöräilyreitien varrelle sijoittuvat mielenkiintoiset rakennukset, isot puut, istutukset ja vesialueet. Reitti ei saa olla liian suora, ettei sitä ole yksitoikkoista ajaa, mutta ajamisesta on silti hyvä tehdä helpon tuntuista. Reitti ei saa olla liian haastava päivittäin edestakaisin liikkuvalla koulu- tai työmatkaliselle. Mäkien

kaltevuuden ei tulisi nousta yli kahdeksaan prosenttiin, ellei asia ole hyvin perusteltavissa. Sujuvuus ja vauhti korostuvat teillä, jotka ovat pääasiallisesti nopean, esimerkiksi työmatka pyöräilyn, käytössä. Nämä niin sanotut pikapyörätiet on hyvä erottaa muusta kevyestä liikenteestä erillisiksi pyöräteiksi. Lisäksi sujuvan pyöräliikenteen varmistamiseksi pyörätie on hyvä jakaa yhdensuuntaisiin kaistoihin. (Jalkanen;ym., 2017.)

PYSÄKÖINTI

Kaupunkimaisen tehokkaasti rakennettaessa tiiviissä korttelirakenteessa pysäköintiä ei ole yleensä järkevää sijoittaa maan tasoon. Parempi vaihtoehto on keskittää ajoneuvojen säilytys pysäköintitaloihin tai pihakansien alle. Näin autot saadaan pois näkyvistä, eikä tonttialaa käytetä turhaan paikoitukseen. Vieraspakat sijoitetaan silti yleensä katutasoon. (Jalkanen;ym., 2017.)

VIHERVERKOSTO

Viherverkostoon kuuluvat esimerkiksi pihat, istutetut katujen varret, puistikot, viherseinät ja -katot ja se sisältää sekä toiminnallisia puistoja että esteettisesti kauniita oleskelupaikkoja. Viherverkosto ja kaupunkimainen rakentaminen luovat yhdessä viihtyisän asuinympäristön. (Jalkanen;ym., 2017) Kasvien avulla voidaan korostaa arkkitehtuuria ja pihan luonnetta, suojata istumapaikkoja ja luoda näkösuojaa. Vihreällä värillä on myös ihmisiin rauhoittava vaikutus. Kukkien tuoksu ja lehtien suhina voidaan kokea virkistävinä ja rauhoittavina. Sekä Suomessa että Tanskassa tehtyjen tutkimusten käyttäjätutkimusten mukaan asukkaat pitävät eniten monimuotoisista pihoista, joilla kasvaa paljon erilaisia kasveja, joiden ulkonäkö vaihtelee vuodenaikojen mukana. (Mansikka, 2006.)



Kuva 2. Idealuonnos puistosta suunnittelualan huviloiden ympärille.

Puutarha kaupungissa

Puutarha-aate saapui Suomeen 1800-luvulla Ruotsista. Ruotsissa vaikutteita oli saatu muun muassa Englannista ja Saksasta. 1800-luvun loppupuolella Pietariin avautuneen rautayhteyden myötä vaikutteita ja uusia koristekasveja saatiin myös idästä. Puutarhan hoidosta kasvoi nopeasti erityisesti keskiluokan parissa yleinen harrastus. Myös monet taiteilijat ottivat osaa puutarha-aatteen levittämiseen ja harjoittivat puutarhan hoitoa Tuusulanjärven rannoilla. 1900-luvun alkupuolella Suomen eturivin arkkitehdit kuten Eliel Saarinen ja Lars Sonck sekä asemakaava-arkkitehti Bertel Jung innostuivat puutarhakaupunkimallista. Kodikkuutta ja vehreyttä haluttiin tuoda karulta tuntuneisiin kivikaupunkeihin. Korttelien keskelle luotiin pieniä ja vehreitä pihoja. Sisäpihojen tärkeimpiä ominaisuuksina nähtiin valoisuus, ilmavuus ja mahdollisuus päästä pakoon kaupungin melua. Riittävä määrä puita ja muita istutuksia takasi myös näköesteen muiden asuntoihin. Ensimmäisen maailmansodan jälkeen iskenyt lama keskeytti kehityksen ja monet puutarhakaupunkimaiset suunnitelmat jäivät toteutumatta. Poikkeuksiakin löytyy silti, kuten Helsingin Vallilan umpikorttelit ja Huvilakadun korttelit Eirassa. 1930-luvulla levinnyt terveystalutus ja funktionalismin aatteet siirsivät suunnittelussa painopisteen umpikortteleista avokortteleihin. Ideana oli saada kaupunkitilaan mahdollisimman paljon aurinkoa, valoa ja ilmaa. 1900-luvun loppupuolella umpikorttelit tekivät kuitenkin paluun uusilla asuinalueilla kuten Helsingin Ruoholahdessa, Herttoniemenrannassa ja Vuosaaressa. Viihtyisästä sisäpihasta tuli uudelleen tavoiteltu piirre asuntomarkkinoilla. (Mansikka, 2006.)

Kaupunkien ilmasto-olosuhteet voivat aiheuttaa paljon haasteita. Ilmastollisesti kaupunki on lämpösaareke, joka voi olla jopa useita asteita lämpimämpi kuin sen ympärillä sijaitsevat maaseutalueet. Lämpötilaeron aiheuttajia ovat muun

muassa liikenne, kivimuurit, jotka lämpiävät auringossa ja varastoivat lämpöä sekä rakennusten ja teknisten verkkojen lämpöpölvikki. Lämpösaarekkeen vaikutuksesta kasvukausi kestää keskimäärin kymmenen päivää kauemmin kaupungeissa kuin haja-asutusalueilla. Kaupunkien ilma on myös kuivempaa kuin maaseudulla, koska sadevedet ohjataan nopeasti viemäristöön ja kosteus haihtuu helposti lämpöä varastoineista kivi-pinnoista. Terveyshaittoja aiheutuu myös autoliikenteen saasteista ja ilman pienhiukkasista. Epämiellyttäviä olosuhteita kaupungissa voi aiheutua myös erityisesti talviaikaan rakennusten väleihin muodostuvien tuulitunnelien vaikutuksesta. Kasvillisuuden lisäämisellä kaupunkimiljööseen voidaan vaikuttaa moniin ilmastollisiin haasteisiin. Kasvit haihduttavat vettä ja tuottavat happea. Ne suojaavat auringon säteilyltä, jolloin rakenteet eivät pääse kuumenemaan yhtä pahasti. Viherseinät ja köynnökset voivat myös auttaa pehmentämään tuulenpuuskia rakennusten väleissä. (Mansikka, 2006.)

Puut

Puiden kaupunkiympäristöön istuttamiseen on monia hyviä syitä, joista pelkästään hyötynäkökulmat ilmaston kannalta, voidaan nähdä riittävinä. Puut tekevät ruuhkaisestakin kaupunkitilasta mukavamman oleskella ja ne luovat myös suojaa sääilmiöiltä, kuten sateelta ja auringolta. Kuumana päivänä lähekkäin istutettujen puiden lehvästöjen varjossa, siivilöityvässä auringonvalossa, on hyvä oleskella. Puiden yhteydessä olisi hyvä sijaita myös istumapaikkoja. Ihmiset hakeutuvat mielellään istumaan puiden alle, ne luovat turvallisuuden tunteen ja samalla voi tarkkailla ympäröivää kaupunkielämää. (Whyte, 1980.)

Virkistysalueet

Virkistysalue on usein asuinalueen ydin ja varsinkin keskuksen

yhteyteen suunniteltuna, se kokoaa asukkaita oleilemaan ja viettämään aikaa yhdessä. Virkistysalueeksi valikoituu yleensä alue, joka on kasvillisuudeltaan sekä maastoltaan monipuolinen ja mielellään maisemallisesti kaunis. Esimerkiksi ranta-alueita kannattaa hyödyntää virkistysalueen suunnittelussa. Alueilla, joilla luontoa ei jo valmiiksi ole, sijoitetaan virkistysalue tarkoituksen mukaiseen paikkaan, jossa se mahdollisimman hyvin palvelee alueen rakennetta ja asukkaita. Virkistysalueen sijoittamisessa tärkeää on huomioida koulujen ja päiväkotien läheisyys. Hyvin suunniteltuna puisto ja muut lähialueen palvelut täydentävät toisiaan ja luovat vetovoimaisen keskuksen. (Jalkanen;ym., 2017.)

Keskeisesti sijoitettu puisto mahdollistaa useita aktiviteetteja, kuten leikkiä, pelaamista, juhlimista, liikuntaa, piknikejä, auringonottoa, palstaviljelyä ja ennen kaikkea ihmisten välisiä kohtaamisia. Pienemmällä asuinalueella puisto voi muodostaa alueen ytimen, jonka ympärille rakennukset on sijoitettu. Virkistysalue toimii parhaimmillaan, kun se on suunniteltu osaksi alueen viherverkostoa. (Jalkanen;ym., 2017.)

Yhteiset ulkotilat

Hyvin suunniteltu yhteinen piha-alue vaikuttaa merkittävästi asuinalueen viihtyisyyteen, sekä asukkaiden henkiseen ja fyysiseen hyvinvointiin. Ulkotilat ovat myös ensimmäisiä asioita, joihin alueelle ensimmäistä kertaa saapuvat vierailijat kiinnittävät huomiota, joista he saavat ensivaikutelman. Hyvin suunniteltuna ne voivat auttaa rakentamaan alueen imagoa ja tarjota virikkeitä ja esteettisiä elämyksiä. Pihojen rakennelmat, istutukset ja aktiviteetit ovat merkittävässä osassa alueen kaupunkikuvan ja identiteetin muodostumisessa. Suunnitteluun vaikuttavat esimerkiksi topografia, olemassa oleva kasvillisuus, maaperä ja vesiolosuhteet, mutta myös kulttuuriset lähtökohdat, kuten tontin aikaisempi käyttö, sijainti suhte-

sa muuhun yhdyskuntarakenteeseen ja kaavassa määritellyt vaatimukset. (Rakennustieto Oy, 2009.)

Hyvin suunniteltu piha vastaa asukkaiden yksilöllisiin tarpeisiin ja elämäntilanteisiin tarjoamalla mahdollisuuksia monipuoliseen toimintaan, leikkeihin ja oleskeluun yksin ja yhdessä. Hyvä piha on mahdollisimman monipuolinen ja joustava, sekä esteetön ja turvallinen. Se innostaa asukkaita omatoimisesti kehittämään ympäristöä ja viettämään aikaa, mutta luo myös hyvät puitteet, joissa arkiset toimenpiteet, kuten roskien kierrätys ja pyykkien kuivaaminen onnistuvat sujuvasti. Elementtejä, joita hyvältä piha-alueelta löytyy, ovat muun muassa: oleskelualue, leikkipaikka, polkupyörien säilytys, pyykinkuivaus- ja tomutusalueet, jätehuolto ja lumenkeräyspaikat. Pihan varusteisiin kuuluvat myös lipputanko, riittävästi istumapaikkoja ja hyvin suunniteltu valaistus, joka luo sekä turvallisuuden tunnetta ja edistää ympäristön esteettömyyttä, että lisää alueen viihtyisyyttä. (Rakennustieto Oy, 2009.)

Viherkatot ja kattopuutarhat

Viherkatot ovat Suomessa vielä toistaiseksi harvinaisempia, mutta ne voivat muodostaa tärkeän osan toimivaa viherverkostoa. Viherkatoilla ja kattopuutarhoilla on varsinkin kaupunkiympäristöön rakennettaessa monia positiivisia vaikutuksia, ne ovat hyödyllisiä sekä ympäristölle että ihmisten hyvinvoinnille. (Rakennustieto Oy, 2016.) Viherkattotyyppejä on kolmenlaisia: sammal-maksaruoho, maksaruoho-kukkaketo ja maksaruoho-kukkaketo-ruoho. (Mansikka, 2006)

Viherkatto toimii osana rakennuksen hulevesien hallintajärjestelmää. Hulevettä voidaan viivyttää tai ottaa talteen, jolloin sitä voidaan käyttää hyödyksi esimerkiksi kasvillisuuden kastelussa. Viherkatot ja kattopuutarhat lisäävät kaupunkiluonnon

monimuotoisuutta ja viihtyvyttä. Ne luovat vehreitä virkistys- ja oleskeluympäristöjä, mahdollisuuksia kaupunkiviljelyn ja muuhun yhteisölliseen toimintaan. Viherkattojen pehmeät pinnat auttavat myös kaupungin melunsäätelyssä ja ääneneristämisessä. Viherkatot voivat myös lievittää lämpösaareilmiötä ja helleaaltojen vaikutusta kaupungeissa. (Rakennustieto Oy, 2016.) Ne toimivat eräänlaisena eristekerroksena, joka vähentää, lämmön johtumista kesäaikaan rakennuksen sisään ja vastaavasti pienentävää talvisin tapahtuvaa lämpöhukkaa.

Osa-alueita, jotka vaikuttava viherkattojen ympäristövaikutuksiin ovat muun muassa raaka-aineen lähde, tuotteiden ja materiaalien valmistus, kuljetus ja jakelu, toiminta rakentamisen aikana, viherkaton käyttö ja ylläpito, uudelleenkäyttö ja jätteen käsittely. Viherkatoilla on järkevää suosia kotimaista lähialueen kasvillisuutta, joka on vaativissa olosuhteissa yleensä kestävämpi vaihtoehto, kuin ulkomaalainen kasvillisuus. Lisäksi lähellä kasvatettujen kasvien kuljetusmatkat ovat lyhyet ja vaikutukset ympäristöön, myös sitä kautta pienemmät. (Rakennustieto Oy, 2016.)

Kasvillisuus suojaa katteen pintaa auringon säteilyltä ja voi jopa kolminkertaistaa sen iän. Lisäksi ilma puhdistuu pölyn sitoutuessa kasveihin, melu vähenee multakerroksen ansiosta ja pihan pienilmasto paranee ilmankosteuden vaihteluiden tasaantuessa. Viherkatto lisää myös kaupunkiympäristön monimuotoisuutta ja tuo vaihtelua pihan näkymiin. (Mansikka, 2006.)

ESTEETTÖMYYS

Hyvän asuinympäristön luomisessa tärkeä elementti on tehdä asuinrakennuksista ja rakennetusta ympäristöstä esteetön, eli kaikille käyttäjille toimiva, turvallinen ja miellyttävä. Vaikka esteetön ympäristö on erityisen tärkeä ikääntyville ja ihmisille, joilla on eri tavoin alentunut toimintakyky, helpottaa se myös

muiden asukkaiden elämää. Esteettömyyteen panostaminen hyödyttää kaikkia. Jokainen ihminen on suurella todennäköisyydellä jossain vaiheessa elämänsä toiminta- tai liikkumisesteinen. Pysyvästi liikunnallisesti estyneitä on yksi joka kymmenestä suomalaisesta. (Jalkanen;ym., 2017.)

Esteettömyys suunnittelun lähtökohtana on Suomessa pääasiallisesti hyväksytty, mutta sen toteutuminen käytännössä onkin toinen asia. Esteettömyys saattaa ajautua ristiriitaan rakentamisen muiden vaatimusten kanssa. Esimerkiksi pienissä asunnoissa eteistilat ja kylpyhuone saattavat paisua suhteettoman kokoisiksi muuhun pinta-alaan nähden, jos noudatetaan kaikkia esteettömyysvaatimuksia. Vaatimus selviytymiskerroksesta jokaisessa asunnossa, saattaa myös aiheuttaa haasteita. Selviytymiskerros tarkoittaa sitä, että asunnossa pitää olla samassa tasossa mahdollisuus käyttää keittiötä, kylpyhuonetta ja nukkua. Esimerkiksi kaltevalla tontilla rakennettaessa tämä voi osoittautua hankalaksi, jos halutaan välttää kasvillisuuden tai luonnonmuotojen tuhoutumista räjäytystöissä. (Jalkanen;ym., 2017.)

Piha

Kävelyväylien helppo ja turvallinen kulkeminen on erityisen tärkeää varmistaa niitä ihmisiä varten, joilla on rajoituksia toiminta- tai havaintokyvyssä. Kulkuväylien tulee toimia mahdollisimman esteettömästi sekä lastenvaunuille, pyörätuoleille, että rollaattoreille ja pinnoitteeltaan väylän tulee olla kovaa ja tasaista eikä luista märkänäkään. Pihalle tulee myös olla helppo pääsy sisätiloista. (Mansikka, 2006.)

ISTUMAPAIKAT

“People tend to sit where there are places to sit.”
– William H. Whyte

Mikä tekee kaupunkitilasta käyttäjien keskuudessa suosittua? Millaiselle aukiolle ihmiset jäävät viettämään aikaa? Hieman yllättäen kaupunkitilan muoto, koko, ympäröivien rakennusten arkkitehtuuri tai paikan aurinkoisuus eivät vaikuta erityisesti siihen, kuhiseeko paikka ihmisiä vai jääkö se autioksi. Kaikkein suurin vaikutus kaupunkitilan toimivuuteen on istumapaikkojen määrällä. Vaikka aukion keskellä olisi kuinka hieno suihkulähde, jota ihmiset käyvät ihastelemassa, ei kukaan jää pidemmäksi aikaa, jos ei istumapaikkoja ei ole riittävästi. (Whyte, 1980.)

Ideaalissa tilanteessa istumapaikkojen tulisi olla mukavia istua; penkeissä selkä- ja käsinojat, sekä istuin puuta eikä betonia, ja niin edelleen. Kaikkein tärkein asia vaikuttaisi kuitenkin olevan sosiaalinen mukavuus. Tällä tarkoitetaan sitä, että käyttäjälle luodaan riittävästi erilaisia vaihtoehtoja, joista valita omaan tilanteeseensa sopiva istuin. Pitäisi mahdollista istumapaikkoja sekä ihmisryhmille että yksin istuville; paikkoja sekä varjoon että aurinkoon. Penkkejä voidaan aina lisätä kaupunkitiloihin jälkikäteen, mutta paras tapa maksimoida istumapaikkojen määrä ja niiden variaatiot, on integroida niitä rakenteeseen jo suunnitteluvaiheessa. Tasoeroja hyödyntämällä voidaan luoda erilaisia istumapaikkoja, jotka toimivat samalla portaina. Kaikenlaiset reunukset, tasot ja muurit, joita kaupunkitiloista voi löytää, tulisi tehdä riittävän leveiksi ja hyvän korkuiseksi istumiselle. Istuttaviksi tekeminen, ei aiheuta yhtään sen suurempia haasteita kuin tekemättä jättäminen. Tila voi olla hyvinkin suosittu ja ”istuttava” ilman, että siihen on sijoitettu yhtäkään oikeaa penkkiä, jos kaikki mahdolliset reunat ja portaitot on suunniteltu hyvin. Penkit eivät aina olekaan se paras vaihtoehto, kaupunkitilaa suunniteltaessa. Niitä on usein liian vähän, ne ovat liian kaukana toisistaan, ne ovat liian pieniä tai ne on sijoitettu huonosti suhteessa muuhun ympäristöön. Helpoin tapa onnistua suunnittelemaan käyttäjäystävällinen penkki, on tehdä siitä tarpeeksi iso, parhaassa tapauksessa

niin leveä, että istuminen on mahdollista joka puolella. Tämä tekee penkin käyttämisestä monipuolisempaa ja antaa käyttäjille enemmän mahdollisuuksia. (Whyte, 1980.)

2.4 UUDEN ALUEEN SUHDE OLEMASSA OLEVAAN YMPÄRISTÖÖN

Uutta asuinaluetta suunniteltaessa voidaan lähteä liikkeelle monesta eri lähtökohdasta. Se voi olla esimerkiksi vain pieni täydennys olemassa olevan rakenteen kylkeen tai sisälle. Aluetta voidaan myös lähteä laajentamaan tai tiivistämään. Tällaisissa tapauksissa noudatetaan yleensä lähtökohtaisesti samoja sääntöjä, joiden mukaan alueen vanhat osatkin on suunniteltu. Tämä voi tarkoittaa esimerkiksi materiaali- ja värimaailman yhtenevää yhteyttä tai samanlaista sommittelun mittakaavaa. Näin säilytetään alueen harmonia ja eheys. Joissain tapauksissa saatetaan kuitenkin tietoisesti poiketa olemassa olevasta ja lähteä rikkomaan kaavaa uusien jännitteiden synnyttämiseksi. (Jalkanen;ym., 2017.)

Rakennusten yhteneväinen arkkitehtuuri ei välttämättä ole enää yhtä suuri tekijä, kun olemassa olevaan ympäristöön rakennetaan suuria uusia aluekokonaisuuksia. Mittakaavaltaan suurempi uusi alue pyritään toki liittämään osaksi aluerakennetta, mutta sille halutaan usein luoda omailemainen ja osittain ympäristöstään erottuva ilme. Kantakaupungin läheisyyteen rakennettaessa käytössä on yleensä joiltain osin muunneltu ruutukaava, kun taas esikaupunkialueilla suunnittelun lähtökohdat ovat vapaammat. Jotta uusi alue saadaan toimimaan osana ympäristöään, se liitetään olemassa olevaan rakenteeseen julkisentalan, kuten kadun, puiston tai aukion välityksellä. Alueiden liitoskohdat ovat usein myös toimivia sijoituspaikkoja julkisille rakennuksille, jolloin ne palvelevat sekä uutta että vanhaa asuinaluetta. (Jalkanen;ym., 2017.)

Mittakaava ja rakennusmuodot

Lähtökohtana rakennuksen mittakaavan ja muodon suunnittelussa on kaupungissa usein kerrosalatavoite, johon ollaan pyrkimässä. Tavoite voidaan saavuttaa erilaisilla vaihtoehdoilla. Esimerkiksi perinteisellä korttelirakenteella voidaan päästä samaan rakentamistehokkuuteen kuin tornimaisessa, väljemässä rakenteessa. Vastaavasti 1970-lukumaisessa kerrostalo lähiössä tehokkuus voi vastata tiiviisti rakennetun Town house-pienkorteileiden tehokkuutta. Rakennusmuodon valinnalla voidaan siis luoda sekä mittakaavaltaan että kaupunkikuvaltaan hyvinkin erilaista ympäristöä. (Jalkanen;ym., 2017.)

Kaupunkien mittakaavallinen vaikutelma syntyy rakennusryhmien, kortteileiden ja yksittäisten talojen korkeuksista ja runkomitoista, sekä julkisten tilojen mitoista. Ihmisen mittoihin perustuvalla inhimillisellä mittakaavalla suunniteltaessa, päästään yleensä viihtyisämpiin lopputuloksiin. Mittakaavan tuntua voidaan pienentää jakamalla julkisivua tai korttelirakennetta pienempiin osiin sekä vaaka- että pystysuunnassa. Esimerkiksi erottelemalla pohjakerros, välikerrokset ja katto-kerros saadaan rakennus hahmottumaan pienempänä ihmisilmään. Samaan lopputulokseen voidaan päästä myös käyttämällä erilaisia välittäviä osia, kuten pohjakerroksen terasseja, muureja, matalia piharakennuksia, katoksia ja pergolaa. (Jalkanen;ym., 2017.)

Suomessa kaupunkimaisten alueiden rakennuskanta on historiallisesti ollut ja on edelleen verrattain matalaa ja tasaista. 2010-luvulla Suomeen on kuitenkin saapunut tornitalo-trendi, jota on alettu viljellä jo useissa suuremmista kaupungeista.

Tornitaloja perustellaan esimerkiksi tonttipulalla, rakennustehokkuudella ja maan kalleudella. Näyttävät tornitalot muuttavat radikaalisti ympäristöään ja rikkovat suomalaisten kaupunkien perinteistä identiteettiä. Korkea rakentaminen nostaa myös rakennuskustannuksia, ja tällöin myös asuntojen hintoja. Muita ongelmia ovat muun muassa katujen, julkisten tilojen ja muiden talojen varjostaminen sekä pysäköinnin järjestäminen. Korkeat tornitalot eivät sovi kaupunkien vanhoihin keskustoihin, vaan niitä tulisi rakentaa mieluummin esimerkiksi esikaupunkien uudempiin keskuksiin tai asemien ympäristöihin, jolloin ne tuovat esille kaupunkirakennetta ja toimivat alueen maamerkkeinä. Pien- ja kerrostalojen hallittu rinnakkain sijoittelu tuo mittakaavaan vaihtelua ja luo mielenkiintoista asuinympäristöä. (Jalkanen;ym., 2017.)

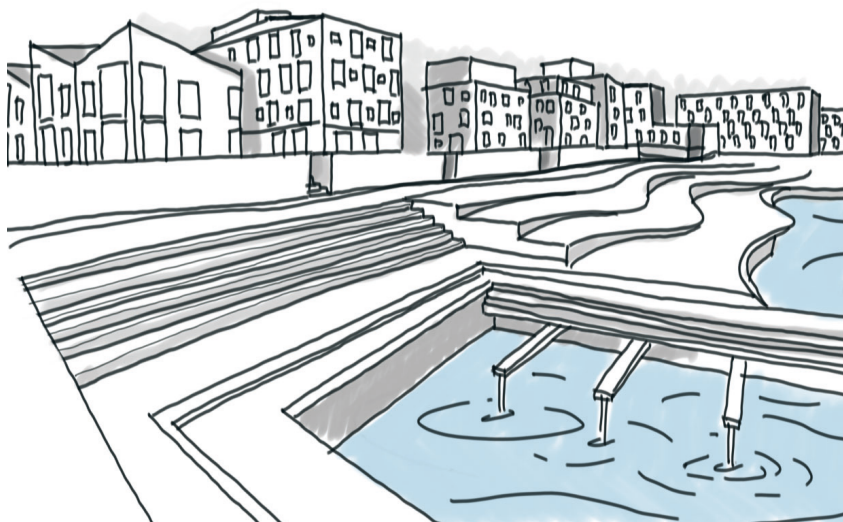
2.5 ASUINALUE VEDEN ÄÄRELLÄ

Hartaanselän alue kuuluu Oulujoen suiston valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön. Työn suunnittelualue sijoittuu Hartaanselän molemmille rannoille, ja alueen yksi tärkeimmistä piirteistä onkin sen merellisyys. Merenläheisyyden huomioiminen ja sen hyödyntäminen toimi suunnittelulle tärkeänä lähtökohtana.

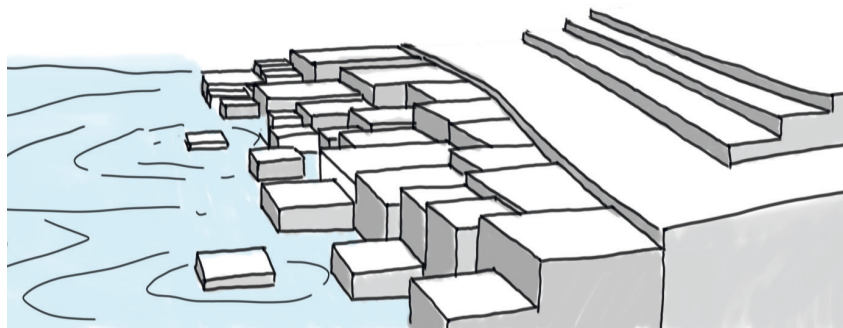
Suomessa on yli 320 000 kilometriä rantaviivaa. Ihmiset ovat aina rakentaneet mielellään kotinsa veden läheisyyteen. Suomalaisuuden ytimessä on jokaisen oikeus nauttia luonnosta ja pääsyä rannalle, veden ääreen pidetään tärkeänä. Veden läheisyys on aina vaikuttanut myös kaupunkilaisten elämään, vaikka sen rooli onkin ajan saatossa muuttunut. Vesireitit toimivat aina 1800-luvun puolelle yhtenä tärkeimmistä liikenneväylistä. Monet suomalaisista kaupungeista avautuvat merelle päin, mutta rannoille on sijoitettu laajoja satama- ja teollisuusalueita. Kaupunkien ranta-alueita voisi ja tulisi hyödyntää tulevaisuudessa enemmän, jotta ne saataisi integroitua osaksi kaupunkien elämää ja urbaania ympäristöä. (Lahti;ym., 2012.)

Veden läheisyys ja se miten rantaa käytetään vaikuttavat vahvasti siihen, millainen tunnelma kaupungissa vallitsee. Monien kaupunkien merenranta-alueet ovat parhaillaan keskellä suurta muutosta, kun satamiin ja muissa teollisuuden käytössä aikaisemmin olleille alueille suunnitellaan ja rakennetaan uusia urbaaneja kaupunginosia. Kaupungin ja veden suhde on jälleen muuttumassa. Käsittelemättömästä rantaviivasta ja teollisista ympäristöistä kehitetään uusia merellisiä asuinalueita ja uutta mielenkiintoista kaupunkitilaa. Julkisessa käytössä olevat rannat tekevät kaupungista mielenkiintoisemman ja ne houkuttelevat ihmisiä viettämään aikaa ulkona kaupungilla. Veden rantojen korostuminen tulee varmasti näkymään tulevaisuudessa uusien elämyksellisten kaupunkitilojen tavoit

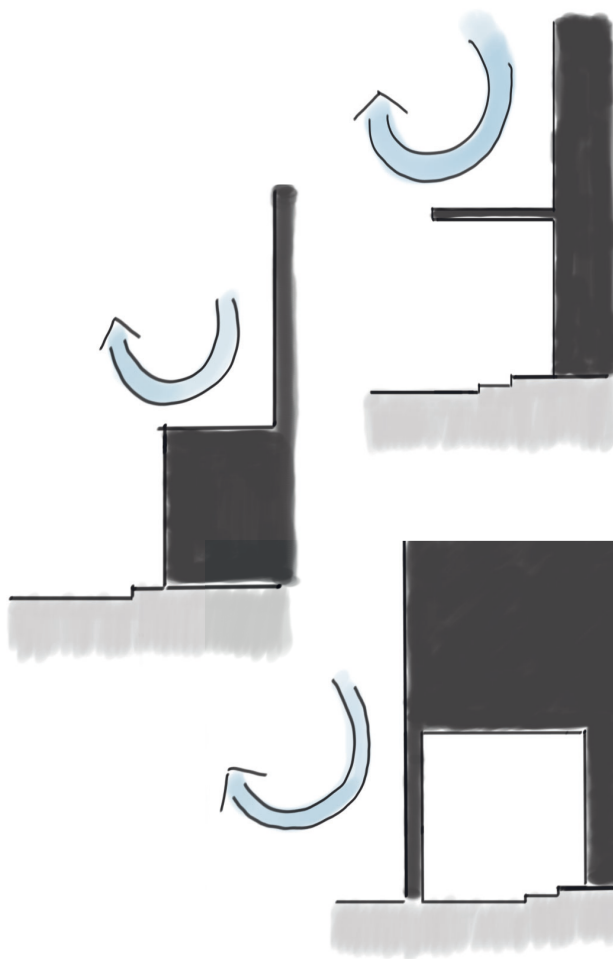
telussa, ja aktiiviset rannat toimimaan yhteisöllisen kaupunginosan perustana. (Lahti;ym., 2012.)



Kuva 3. Idealuonnos merenrannan käsittelystä.



Kuva 4. Idealuonnos merenrannan käsittelystä.



Kuva 5. Luonnosleikkauksia tuulelta suojaavista katutasojulkisivuratkaisuista.

2.6 KAUPUNKITILA TALVELLA

Suomen talvikausi on pitkä, kylmä ja pimeä. Kaupunkitilasta on helppo tehdä kesän lämpimille säille houkuttelevaa ympäristöä, samalla se saattaa tyhjäntä täysin talvipakkasilla. Miten saadaan luotua kaupunkitilaa, joka aktivoi ihmisiä ja luo miellyttävän ympäristön myös talvella?

Talvella suurimman ongelman kaupunkitilojen käyttämiseen muodostavat pimeys, kylmyys, tuuli ja sade. Luonnon elementeiltä voidaan silti yrittää suojautua ja luoda talvisinkin käytettävissä olevaa kaupunkitilaa. Rakennusten massoittelussa ja sijoittelussa tulisi kiinnittää erityistä huomiota siihen, miten tuulitunneli-ilmiö saataisiin pysymään mahdollisimman vähäisenä. Julkisivuissa kannattaa erityisesti katutasoon sijoittaa syvennyksiä ja ulokkeita (kuva 5), myös erilaiset parvekkeet auttavat estämään tuulen etenemistä. Puurivistöjen sijoittaminen kävelyteiden varsille suojaa kävelijöitä tuulen puuskilta. Istutuksia kannattaa sijoittaa myös avointen kaupunkitilojen keskelle, jotta tuuli ei pääsisi voimistumaan avoimessa tilassa liikaa. Rakennusten muodolla ja sijoittelulla voidaan myös vaikuttaa auringonvalon maksimoimiseen talviaikaan. (Edmontonin kaupunki, 2016.)

Kaduille ja aukiolle olisi hyvä sijoittaa mahdollisimman paljon katoksia ja muita suojia, joiden alle ihmiset pääsevät sääilmiöitä pakoon. Korttelirakennetta on hyvä myös halkoa pienemmillä kulkureiteillä, jotka muodostavat asukkailla suojaisampia vaihtoehtoja liikkumiseen. Sekä asuinrakennusten että

liiketiloiden sisäänkäynteihin on myös hyvä kiinnittää huomiota ja suunnitella niistä talviseen ilmastoon sopivia. Sisäänkäynnin tulisi aina johtaa jalkakäytävälle ja portaiden ja luiskien olla hyvin ylläpidettyjä, etteivät ne pääse jäätymään ja luomaan esteellistä liikkumisympäristöä. Kävelyväylien tulisi myös olla riittävän leveitä, jotta lumien auraaminen onnistuu. Esteettömän ympäristön muodostumisessa tärkeä elementti on ylläpidon lisäksi riittävä valaistus. Talven pimeydessä valolla on kaupunkitilojen toiminnan kannalta hyvinkin tärkeä merkitys. Valoisuutta pimeyteen tuo myös värien käyttö arkkitehtuurissa, mikä myös elävöittää kaupunkitilaa. (Edmontonin kaupunki, 2016.)

Toimivaa talvista kaupunkia suunnitellessa on hyvä pohtia sitä, mitkä ovat ne elementit, jotka saavat ihmiset lähtemään kylmälläkin kotinsa suojista ulos. Talvilajeja korostavan infrastruktuurin luominen kannustaa harrastamaan aktiviteetteja, kuten luistelua ja mäenlaskua. Tärkeää on muistaa myös istumapaikkojen merkitys. Niitä tulisi sijoittaa niin, että auringonvalon saatavuus maksimoituu ja erityistä huomiota tulisi kiinnittää materiaaleihin, jotta penkeillä olisi mukavia istua kylmemmälläkin säällä. Esimerkiksi metalli ja betoni voivat olla liian kylmiä talvella, kun taas puu toimii viileämmässäkin säällä. Mahdollisuus tehdä tulta turvallisesti on myös omiaan lisäämään mukavuutta kylmällä säällä. Grilli- ja nuotiopaikkojen sijoittaminen kaupunkitiloihin voi olla hyvinkin toimiva ratkaisu. (Edmontonin kaupunki, 2016.)

3. SUUNNITTELUALUEEN JA SEN YMPÄRISTÖN ANALYYSI

Analyysiluvussa perehdyn kaupunkisuunnittelun historiaan Oulun mittakaavassa. Miten Oulun kaupunki on syntynyt ja kehittynyt ja mihin suuntaan vallitsevat kaupunkisuunnittelun trendit ovat sitä tulevaisuudessa viemässä? Käyn läpi myös tarkemmin suunnittelualueen kehityksen vaiheita. Analysoin suunnittelualuetta sekä suhteessa Oulun kaupunkiin että pienemmässä mittakaavassa osana Tuiraa, Toppilaa ja Hieta-saarta. Pääasiallisena lähteenä suunnittelualueen kehityksen vaiheiden analyysissa toimi Oulun kaupungilta saamani Ark-kitehtitoimisto Jorma Teppo Oy:n vuonna 2018 laatima rakennushistoriaselvitys. Analysoin myös alueen nykyistä palvelurakennetta, joukkoliikennettä ja viheralueita. Analyysiin kuuluu myös voimassa olevan yleis- ja asemakaavan tutkiminen, sekä suunnittelualueen nykytilanteen arvioiminen osa kerrallaan.

3.1 ALUEEN KEHITYKSEN VAIHEITA:

Kaupunki -> Kaupunginosa -> Suunnittelualue

KAUPUNKI: Oulu

Pietari Bagge perusti Oulunlinnan Linnansaareen vuonna 1590, mutta vasta vuonna 1605 Ruotsin kuningas Kaarle IX perusti virallisesti Oulun kaupungin mantereeseen puolelle Linnansaarta vastapäätä. Oulu sai kaupungin etuoikeudet puoli vuosikymmentä myöhemmin, vuonna 1610, Kaarle IX:ltä. Isovihan aikana Oulu jäi "ei kenenkään maaksi" sotivien venäläisten ja ruotsalaisten väliin. Oulun kaupunki ja -linna poltettiin vuonna 1715. Palo jätti autioiksi noin 40 prosenttia kaupungin rakennuksista. Vuonna 1724 Oulujoen voimakas tulviminen johti Toppilan salmen syntyyn. Salmi, jonka rannalla myös Hartaanselän alue sijaitsee, tarjosi suojaisen satamapaikan, josta kehittyi nopeasti Oulun tärkein satama. (Oulun kaupunki, 2013.)

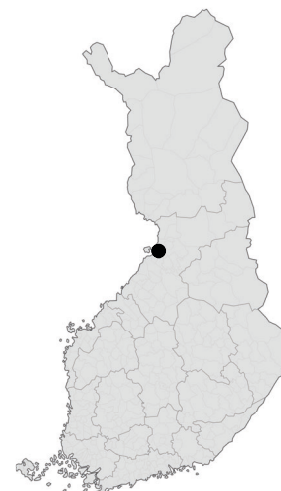
1800-luvulla laivanvarustus ja tervakauppa kukoistivat ja Oulussa elettiin suotuisaa talouskasvun aikaa. Oulusta kehittyi Pohjois-Suomen sekä hallinnollinen ja taloudellinen suunnan näyttäjä että sivistyksen keskus. Vuonna 1822 syttyi historian suhteellisesti suurin tulipalo, jonka seurauksena kaupunkia jouduttiin jälleen rakentamaan laajalla mittakaavalla. Oulu sai avustuksia muualta Suomesta ja kruunulta verovapauden kymmeneksi vuodeksi jälleenrakennustöitä varten. 1825 tuli voimaan uusi asemakaava, jonka mukaan jälleenrakentamista lähdettiin toteuttamaan. Kaavan laativat Johan Albrecht Ehrenström ja Carl Ludvig Engel. Se oli empiren hengessä suunniteltu ja ruutukaavamallia noudatteleva. Painopiste oli nykykeskustaa pohjoisemmassa, Tuomiokirkon ympärillä. Kirkon edessä sijaisi tori, jonka laiduille sijoitettiin kaupungin arvorakennukset. Suuri osa kaupanteosta suoritettiin kirkko-

torilla. 1880-luvulla kauppatori siirrettiin tilan puutteen vuoksi kirkon edestä Pakkahuoneentorille meren rantaan. Kirkkotori muutettiin Franzeninpuistoksi vuonna 1884. (Eriksson Arkkitehdit Oy; Destia Oy, 2012.)

Väkiluvun kasvu 1800-luvun loppu puolella johti Oulun asemakaavoitettujen alueiden ulkopuolella uusien kaupunginosien syntyyn. Kaupunkiin liitettiin ensimmäisenä kylämäinen Tuiran alue, seuraavana Alalaanila ja kolmantena Toppila. Suomen itsenäistymisen jälkeen Oulun asukasluku kasvoi taas vauhdilla ja kaupunki rakennutti työväenasuntoloita ja perusti osakuntia. Oulun kaupungin pinta-ala melkein nelinkertaistui vuosina 1945-79. Varsinkin 1960-luvulla uusien rakennusten tieltä purettiin vanhaa rakennuskantaa. Kaupunkikuvassa tältä ajalta näkyvät edelleen esimerkiksi Tuira, Raksila ja Heinäpää. 1960-luvun alussa järjestettiin arkkitehtuurikilpailu koskien kauppatorin ympäristön suunnittelua. Kilpailun voittajaksi valikoituivat Marjatta ja Martti Jaatinen suunnitelmallaan Saari. Suunnitelmasta toteutettiin lopulta vain teatteri ja kirjasto, esimerkiksi kaksikymmenkerroksinen kaupungintalo jäi rakentamatta. (Eriksson Arkkitehdit Oy; Destia Oy, 2012.)

1900-luvun lopulla keskeiseen asemaan Oulun kaavoituksessa nousivat täydennysrakentaminen ja rakenteen tiivistäminen. Teollisuus siirtyi pois keskustasta ja ensimmäinen vanhalle teollisuusalueelle rakennettu uusi kaupunginosa oli Myllytulli. Urheilutoiminnan siirryttyä 1990-luvulla Raksilaan rakentui myös vanhan Keskuskentän alueelle uusi asuinalue, Meritulli. Meritullin alueen tavoitteena on ollut keskustan aseman vahvistaminen ja vetovoimaisuuden lisääminen. Kaupungin täydennysrakentaminen on jatkunut myös 2000-luvulle tultaessa. Tämän vuosisadan puolella rakennettuja tai parhaillaan rakentuvia alueita ovat esimerkiksi Etu-Lyötty, Länsi-Toppila ja Toppilansalmi. (Eriksson Arkkitehdit Oy; Destia Oy, 2012.)

Vuonna 2013 voimaan tulleen kuntaliitoksen seurauksena Ouluun liitettiin Haukipudas, Kiiminki, Oulunsalo ja Yli-Ii. Liitoksen seurauksena Oulusta tuli Suomen viidenneksi suurin kaupunki. (Oulun kaupunki, 2013.)



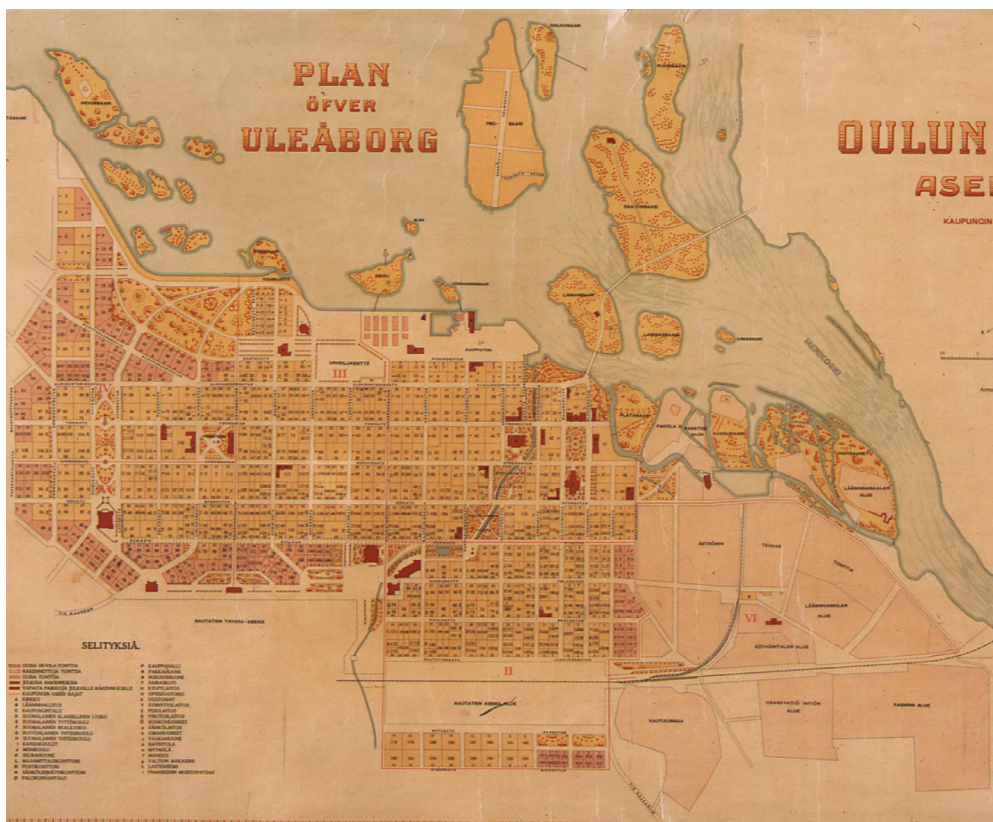
Kaavio 1. Oulun sijainti Suomen kartalla.



Kuva 6. Oulun vanhin kartta vuodelta 1649.



Kuva 7. Oulun ensimmäinen asemakaava vuodelta 1651.



Kuva 8. Oulun kaupungin asemakartta vuodelta 1907.



Kuva 9. Oulun kaupungin asemakartta vuodelta 1940.



välille. Linnansaareen suunnitellut monumentaalirakennukset jäivät rakentamatta. (Eriksson Arkkitehdit Oy; Destia Oy, 2012.)

Toisen maailmansodan jälkeinen muuttoliike kaupunkeihin sekä maaseudulta että rauhanteossa luovutetuilta alueilta, sekä korkea syntyvyys, aiheuttivat Oulussa kaupungin väestön voimakasta kasvua. Vuosina 1945-55 kaupungin väkiluku miltei kaksinkertaistui. Voimakas kasvu aiheutti asutuspulaa, jota lähdettiin ratkomaan uudella yleiskaavalla vuonna 1952. Kaavan laatijoina toimivat arkkitehdit Otto Meurman ja Aarne Ervi ja sitä kutsuttiinkin Meurman-Ervin yleiskaavaksi. Kaupungin kasvua ohjattiin kaavassa uusiin asuma-alueisiin. Suunnitelmassa yhdistyivät sekä funktionalismin ajatukset että anglosaksisen puutarhakaupungin ideat. Tuiran alue liittyi yhä enemmän osaksi keskustan kaupunkirakennetta ja sen rooli kaupungin sisäisen liikenteen solmukohtana vahvistui. (Arkkitehtitoimisto Jorma Teppo Oy, 2018.)

Vain muutaman vuoden päästä Meurman-Ervin yleiskaavan valmistumisen jälkeen Oulun kaupungin ensimmäiseksi kaavoitusarkkitehdiksi nimetty Niilo Mattila laati Tuiraan uuden asemakaavan. Mattilan kaavassa säilyivät alkuperäisestä Bertel Jungin asemakaavasta katuhierarkia ja aksiaalisuus, mutta päivityksiä kokivat esimerkiksi rakentamatta jääneet julkisten rakennusten paikat. Kaavaan on merkitty myös ensimmäistä kertaa Kaupunginvarikon kortteli 50. (Arkkitehtitoimisto Jorma Teppo Oy, 2018.)

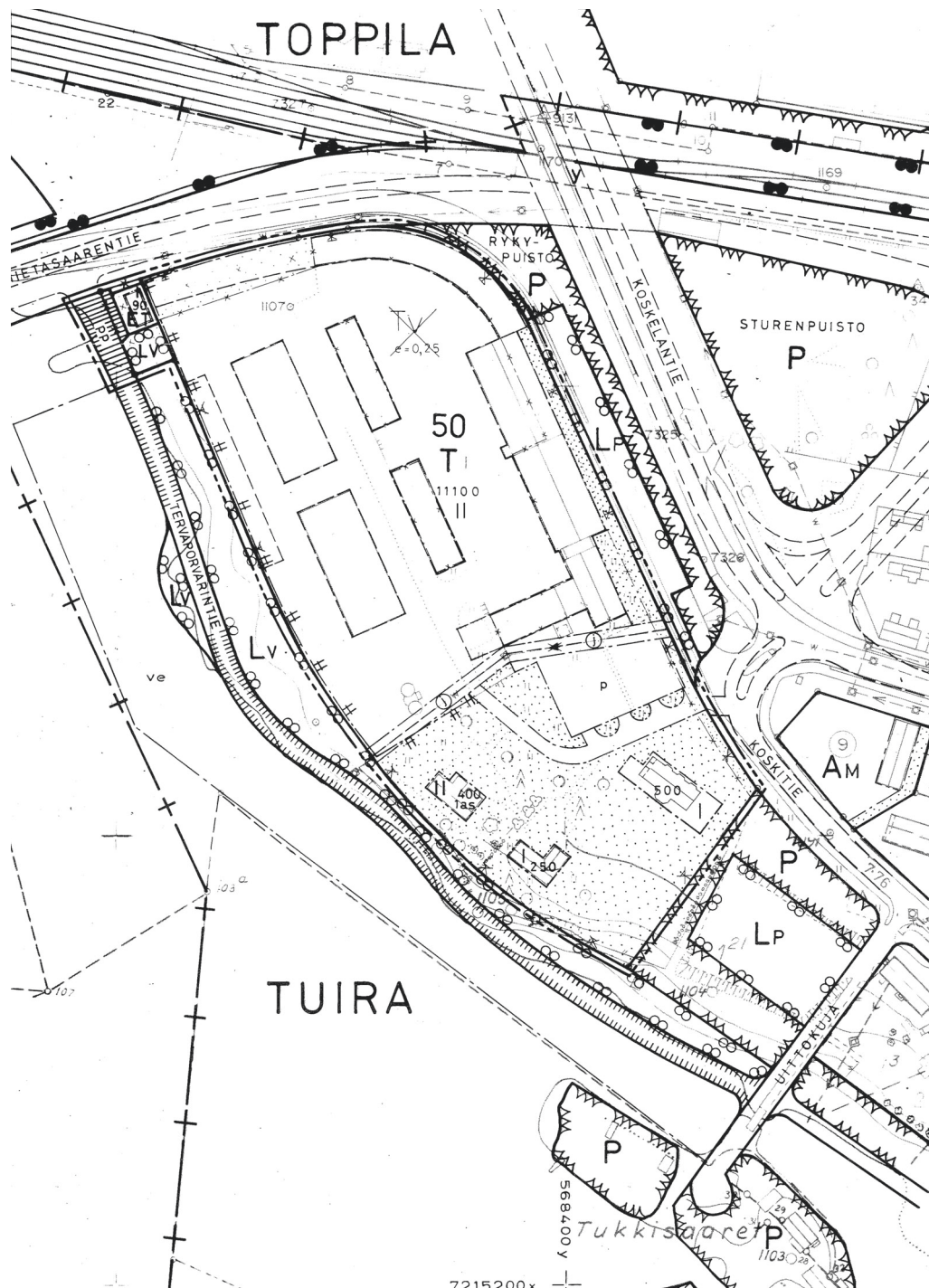
1960-luvulle tultaessa väestönkasvu jatkui edelleen voimak-

kaana. Kaavoittajien tehtävänä oli ratkaista, mihin kasvava väestö kaupunkialueella sijoitetaan. Tuira oli tässä vaiheessa vielä pääosin puutaloaluetta, mutta 400 omakotitalotontin vuokra oli juuri umpeutumassa. Alueen läheisyys keskustaan ja asema liikenteen solmukohtana tekivät siitä otollisen maankäytön tehostamiselle. Vuonna 1969 laadittiin uusi, kerrostalovaltainen asemakaava. Alkoi yksi Suomen suurimmista alue-saneeraushankkeista, joka johti Puu-Tuiran tuhoutumiseen. Asemakaavan laati arkkitehtitoimisto Irma ja Matti Aaltonen. Kaava koostui seitsemästä suurkorttelista, jossa rakennukset kohoaisivat korkeimmillaan viidentoista kerroksen korkuiseksi. Elementtirakentamisen kehittyminen loi edellytykset ympäristön nopealle muutokselle, ja puukaupunki muuttui betonilähiöksi ennätysajassa. Vuoden 1969 asemakaavaan merkittiin myös Kaupunginvarikon ensimmäinen vaihe siihen mennessä toteutuneessa muodossaan. (Arkkitehtitoimisto Jorma Teppo Oy, 2018.)

Vuonna 1981 asemakaavapäällikkö Irma Mikkola laati kaavamuutoksen, jolla mahdollistettiin alkuperäisen kaupunginvarikon kokonaissuunnitelman loppuun vieminen (kuva 12). Kaava salli varikon tontille huomattavan määrän lisärakentamista ja olemassa olevien rakennuksen laajennuksia. Lisäksi puuhuviloiden käyttötarkoitukseksi merkittiin toimistokäyttö ja niiden yhteyteen annettiin lupa yksi kerroksisen ruokalarakennuksen rakentamiseen. Korttelin keskelle määriteltiin alue pysäköinnille ja ajotien paikkaa täsmennettiin. Kaupunginvarikko myös veloitettiin rajaamaan varikkoalueen rannan puolelta omaksi alueekseen. (Arkkitehtitoimisto Jorma Teppo Oy, 2018.)



Kuva 11. Näkymä Tuiran rannasta.



ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:

T

TEOLLISUUS- JA VARASTORAKENNUSTEN KORTTELIALUE.

ET

YHDYSKUNTATEKNISTÄ HUOLTOA PALVELEVIA RAKENNUSTEN JA LAITOSTEN KORTTELIALUE.

LV

VENEVALKAMA.

3 M SEN ASEMAKAAVA-ALUEEN ULKOPUOLELLA OLEVA VIIVA, JOTA VAHVISTAMINEN KOSKEE.

KORTTELIN, KORTTELINOSAN JA ALUEEN RAJA.

ERI ASEMAKAAVAMÄÄRÄYSTEN ALAISTEN ALUEENOSIEN VÄLINEN RAJA.

OHJEELLINEN ERI ASEMAKAAVAMÄÄRÄYSTEN ALAISTEN ALUEENOSIEN VÄLINEN RAJA.

✕ ✕

RISTI MERKINNÄN PÄÄLLÄ OSOITTA MERKINNÄN POISTAMISTA.

TUIRA

KAUPUNGINOSAN NIMI.

50

KORTTELIN NUMERO.

11100

RAKENNUSOIKEUS KERROSLANELIÖMETREINÄ.

II

ROOMALAINEN NUMERO OSOITTA RAKENNUSTEN, RAKENNUKSEN TAI SEN OSAN SUURIMMAN SALLITUN KERROSLUVUN.

RAKENNUSALA.

OHJEELLINEN RAKENNUSALA.

ISTUTETTAVA ALUEEN OSA.

pp

JALANKULULLE JA POLKUPYÖRÄILYLLE VARATTU KATU.

p

PYSÄKÖIMISPAIKKA.

i

VIEMÄRIÄ VARTEN VARATTU ALUEEN OSA.

1 ap/2ty

MERKINTÄ OSOITTA, KUINKA MONTA AUTOPAIKKAA TONTILLA SAMANAIKAISESTI TYÖSKENTELEVÄÄ HENKILÖÄ KOHTI ON RAKENNETTAVA.

1 as

MERKINTÄ, JONKA OSOITTAMALLE PAIKALLE ON TEHTÄVÄ UMPINAINEN NÄKÖSUOJA-AITA.

MERKINTÄ OSOITTA ALUEEN TAI RAKENNUSALAN ASUNTOJEN LUKUMÄÄRÄÄ.

ASEMAKAAVA-ALUEELLA ON RAKENTAMATTA JÄÄVÄT KORTTELIALUEEN OSAT, JOITA EI KÄYTETÄ AJOTEINÄ EIKÄ PYSÄKÖINTIIN, HOIDETTAVA PUISTO-MAISESSA KUNNOSSA. RAKENNUSLUVAN YHTEYDESSÄ ON ESITETTÄVÄ KOKO KORTTELIA KOSKEVA PIHAJÄRJESTELY- JA ISTUTUSSUUNNITELMA, JOKA ON TOTEUTETTAVA RAKENTAMISEN YHTEYDESSÄ.

SUUNNITTELUALUE:

Kortteli 50 ja Hartaanselän ranta-alueet

Kortteli 50:llä tarkoitetaan Hartaanselän Tuiran puoleisella rannalla osoitteessa Koskitie 2 sijaitsevaa kokonaisuutta, jonka muodostavat vanha Oulun Kaupunginvarikko, sekä Talo Store, Villa Lipporanta ja Meriheinän päiväkotikoti. Bertel Jungin vuosien 1914-15 laatima asemakaava käsittää Tuiran alueen, mutta kortteli 50, joka sijoittuu Länsi-Tuiran eteläisimmälle alueelle, ei kuulunut tämän kaavan piiriin. Kortteli oli osa Toppilan tilaa Oulunsuun kylässä. Ensimmäinen kaava, joka varsinaisesti kosketta kortteliä 50 on vuodelta 1954. Tämä kaava perustui sekä Bertel Jungin kaavaan että Alvar Aallon koskikeskussuunnitelmaan.

(Arkkitehtitoimisto Jorma Teppo Oy, 2018.)

Kortteli 50:een kuuluvista rakennuksista vanhin on korttelin puistomaisessa eteläosassa sijaitseva puuhuvila Talo Store. Sen suunnittelijaa tai tarkkaa rakennusvuotta ei tiedetä varmasti. Rakennusvuoden on arvioitu sijoittuvan 1800-luvun loppupuolelle, sillä julkisivun sommittelu viittaa kertaustyylien piirteisiin. Rakennuksen hahmo on nykytilassaan hieman risti-riitainen, sillä alkuperäinen uusklassistiseen tyyliin viittaava julkisivu on myöhemmin saanut piirteitä esimerkiksi viereisestä Villa Lipporannasta ja muista arkkitehtuurityyleistä. Tyylilliset kerrostumat ovat vuosien saatossa sekoittuneet keskenään. Rakennuksen aukotukset on sijoitettu funktionalismin oppien mukaisesti, mutta niissä on klassisismiin viittaavat ikkunat. Sisätilat ovat nykytilassaan 1960-luvun henkisiä sekä tilajoiiltaan että materiaaleiltaan, eivätkä viittaa millään tavalla rakennuksen 1800-luvun alkuperään. Taloa käytettiin Kaupunginvarikon rakentamisen jälkeen varikon toimistona, mutta nykyään se toimii lähinnä bändien harjoitustilana ja nukketatterin varastona.

(Arkkitehtitoimisto Jorma Teppo Oy, 2018.)



Kaavio 3. Suunnittelualueen sijainti Oulun kartalla.

Hartaanselän rantaan Talo Storen viereen muutama kymmen vuotta myöhemmin rakennettu huvila tunnetaan monilla nimillä. Alun perin omistajansa mukaan Villa Castrénina tunnettu huvila, tunnetaan myös nimillä Villa Salmenranta, Villa Päiväranta ja Villa Lipporanta. (SIPARK Oy, 2016.) Tässä työssä kutsun huvilaa Villa Lipporannaksi, jotta sekaannuksilta välttyttäisiin.

Villa Lipporannan rakennusvuodesta ei ole täyttä varmuutta, mutta todennäköisenä voidaan pitää, että se olisi rakennettu rakennusluvassa esiintyvänä vuonna 1915. Luvan tilaajaksi on merkitty Arthur Castren ja sen on suunnitellut J.W. Lillqvist. Arthur Castren kuului laajaan suomalaiseen pappi- ja virkamiessukuun ja oli monessa mukana. Hänet tunnettiin muun muassa Oulun oikeuspormestarina 1908-18, Helsingin kau-

punginjohtajana 1922-30, senaattorina ja sisäasioimikunnan päällikkönä. Castrenin jälkeen Villa Lipporantaan muutti 1930-luvulla Toppila Oy:n puheenjohtaja K.J. Mattas perheineen. Sotien aikaisen asutopulan myötä sekä Villa Lipporanta että Talo Store muutettiin useita pieniä asuntoja käsittäviksi asuintaloiksi. Vuonna 1965 Lipporanta muutettiin puolestaan asunnoista retkeilymajaksi ja 70-luvulle tultaessa Kaupunginvarikon toimistoksi. Toimisto sijoitettiin ensimmäiseen kerrokseen, toinen kerros jäi asuinkäyttöön. (SIPARK Oy, 2016.)

Villa Lipporanta edustaa tyylillisesti myöhäistä jugendia, jonka piirteitä ovat esimerkiksi epäsymmetrisyys, ruutuikkunat ja jyrkkälappeiset katot. Jugendin tyyli näkyy juhlavissa sisätiloissa muun muassa alkuperäisinä säilyneissä koristeellisissa pystyuuneissa. Rakennuksen arkkitehtuurin tyylilliset piirteet ovat säilyneet hyvin, vaikka sisätiloissa näkyvätkin monet korjaukset ja rakennuksen käyttötarkoituksen muutokset. Villa Lipporanta toimii nykyään vuokrattavana koulutus-, kokous- ja juhlatilana. (Arkkitehtitoimisto Jorma Teppo Oy, 2018.)







Oulun kaupungin edellinen varikko sijaitsi Lyötyssä 1950-luvulle asti. Pieneksi jäänyt varikko rajoitti kaupungin kasvua ja uusi varikkoalue päätettiin pian rakentaa Tuiran ja Toppilan rajalle, Hartaanselän rantaan. Alueelle oli hyvät liikenne yhteydet ja se sijaitsi lähellä Toppilan satamaa. Näin voitiin yhdistää varikko- ja satamatoimintoja, jotka olivat aikaisemmin sijainneet täysin erillään. Varikon korttelin hahmo nähtiin ensimmäistä kertaa vuoden 1954 asemakaavassa. Yleisten rakennusten lautakunta antoi rakennusviraston arkkitehtiosastolle tehtävänannon uuden kaupunginvarikon suunnittelemiseksi, joka toteutettiin yhteistyössä insinööriosaston kanssa. Ensimmäisen kokonaissuunnitelman laati kaupungin arkkitehti Martti Heikura. Heikuran tuotannossa varikko oli ainutlaa-

tuinen tehtävä, sillä teollisuusmiljöiden suunnittelijoiksi pyydettiin usein Alvar Aallon tyyppisiä kuuluisampia arkkitehteja. Työ sai toiminnalliset ideansa funktionalismin opeista: eri toiminnot sijaitsivat erillisissä rakennuksissa ja liikennejärjestelyt toimivat keskeisinä lähtökohtina suunnittelussa. Punatiilinen julkisivu oli ajalle tyyppistä ja muodosti muurimaisen kaarevan maamerkin Tuiraan Koskitielle. Heikuran lisäksi toisena keskeisenä suunnittelijana toimi rakennusviraston rakennusmestari August Rönkönharju. Miehet olivat työskennelleet yhdessä ennenkin kaupungin aiemmissa hankkeissa, joten yhteistyö oli sujuvaa. Heikura vastasi suuremmista linjoista ja Rönkönharju hoiti detaljitason suunnitelmat. (Arkkitehtitoimisto Jorma Teppo Oy, 2018.)

Varikon rakentaminen käynnistyi elokuussa 1958. Ensimmäisessä vaiheessa rakennettiin toimistosiipi, lämpökatos, huoltohalli sekä korjaamo. Toinen vaihe seurasi heti ensimmäistä ja korjaamon jatkeelle rakennettiin autokatos ja autotalli, varikkopihalle suunnitelluista neljästä varastosta rakennettiin kaksi sekä korjaamon ja autohallin välille pystytettiin teräksinen katos. Rakennustöitä jatkettiin 1970-luvun loppupuolella, kun kaupunginarkkitehtina toimi Esko Tuulos. Korjaamon viereen suunniteltiin saman näköinen ja kokoinen laajennus hitsaamolle vanhan avokatoksen tilalle. Uuden rakennuksen rakentamisessa hyödynnettiin tehdasvalmisteisia betonielementtejä. 1976-77 rakennettiin kaksi viimeistä vielä alkuperäisestä suunnitelmasta puuttuvaa varastohallia. Hallit poikkesivat kuitenkin mittakaavaltaan, julkisivumateriaaliltaan ja muodoltaan suurilta osin varikon punatiilisestä arkkitehtuurista. Viimeisin täydennys Kaupunginvarikon alueelle tehtiin vuonna 1984. Autohallia jatkettiin avokatoksella ja toimiston ja huoltohallin väli rakennettiin umpeen lämpimäksi sisätilaksi. (Arkkitehtitoimisto Jorma Teppo Oy, 2018.)



HISTORIAALLISET KERROSTUMAT

-  1800-luvun loppu
-  1915
-  1958-59
-  1976-78
-  1982
-  1984

RAKENNUS	SUUNITTELIJA	VALMISTUMIS- VUOSI
1. Talo Store	ei tiedossa	1800-l
2. Villa Castrén (Villa Lipporanta)	J.W. Lillqvist	1915
3. Huoltohalli, verstas, varasto	Martti Heikura	1958
4. Toimistot, sosiaalityilat	Martti Heikura	1958
5. Korjaamo	Martti Heikura	1958
6. Varasto (kylmä)	Martti Heikura	1959
7. Autotallit	Martti Heikura	1959
8. Varastohalli	Talosuunn.os.	1976
9. Ajoneuvohalli	Talosuunn.os.	1977
10. Korjaamon laajennus, Väestönsuoja (kellari)	Esko Tuulos	1978
11. Varikon ruokala	Arkton Oy	1982
12. Konekatos	Esko Tuulos	1984

Kaupunginvarikon toimintaa

Oulun kaupunki toimi 1990-luvulle asti merkittävänä rakentajaorganisaationa; se hoiti urakointiprojekteja ja valmisti rakennusosia. Käytössä olleet ajoneuvot ja työkalut olivat kaupungin omistuksessa ja se hoiti myös huoltamisen itse. Varikon rakentamisen perimmäinen idea oli koota yhteen infrastruktuuriin, logistiikkaan, huoltoon ja rakentamiseen liittyvät toiminnot. Varikon korjaamolla valmistettiin metalliosia, kuten ovia, aitoja ja kaiteita, sekä suuremman mittakaavan esineitä kuten kaukolämpöputkia ja jätevedenpuhdistamon vispilöitä. Suurimpia varikolla valmistettuja kokonaisuuksia olivat vuonna 1981 Kiskopolun silta ja 1987 Ainolanpuiston Plaatansaaren silta. Varikon vilkkaimpina vuosina ajoneuvokalustoon kuului muun muassa linja- ja kuorma-autoja, tiehöyliä ja kaivinkoneita. Kuljettajia oli parhaimmillaan kuusikymmentä. (Arkkittehtitoimisto Jorma Teppo Oy, 2018.)

2000-luvulle tultaessa Kaupunginvarikon asemaa muuttivat liikelaitostaminen ja organisaatiomuutokset. Ulkoistuksien ja kilpailutuksien lisääntyminen aiheutti tilauskannan vähene- mistä ja valmistuotteet korvasivat varikolla tuotetut rakennus- osat ja laitteet. (Arkkittehtitoimisto Jorma Teppo Oy, 2018.)

Vuonna 1981 rakennettu ruokalarakennus on viimeisin lisäys kortteli 50:n eteläosaan. Se rakennettiin Kaupunginvarikon liian ahtaaksi käyneen kellarissa sijainneen ruokalan tilalle. 1980-luvun tyyliin rakennetussa ruokalassa näkyvät viittauk- set Toppilansalmen villoihin ja kahdeksankymmenlukulaisuus paistaa julkisivun erkkeriäiheissä ja esimerkiksi sisätilojen si- sustuksen puunkäytössä. Rakennus on säilynyt ulkopuolelta alkuperäisenä, mutta sisätiloja on muokattu uusiin käyttotar- koituksiin sopiviksi. Ruokala muutettiin päiväkodiksi vuonna 1996. (Arkkittehtitoimisto Jorma Teppo Oy, 2018.)

3.2 NYKYTILANTEEN ANALYYSI

”Oulun ainutlaatuisuus perustuu sen vahvuuksiin: pohjoisuuteen, luonnonläheisyyteen, vesistöihin, maisemaan, nuoreen väestöön, reiluun yhteistyön kulttuuriin ja korkeaan osaamisen tasoon.”
(Oulun kaupunki, Yhdyskunta- ja ympäristöpalvelut, 2017.)

Oulun kaupunkikuvassa yhdistyvät pohjoinen sijainti, historialliset rakennukset ja uusi moderni arkkitehtuuri. Kaupungin vetovoimaan vaikuttavia tekijöitä ovat esimerkiksi opiskelumahdollisuudet, sekä monipuolinen elinkeinoelämä ja palvelutarjonta. Oulu sijaitsee meren ja kolmen joen rannalla, joten veden läheisyys on keskeinen elementti kaupungin maisemassa. (Oulun kaupunki, Yhdyskunta- ja ympäristöpalvelut, 2017.)

Suunnittelualue sijoittuu Hartaanselän molemmille rannoille, sekä Länsi-Tuiran kärkeen, Toppilan rajalle, että Hietasaaren puoleiselle rannalle. Alue on Oulun keskustasta linnuntietä hieman vajaa kaksi kilometriä, kevyenliikenteenväyliä pitkin hieman yli kaksi kilometriä. Sijainti on keskustaan nähden hyvinkin keskeinen ja potentiaalinen asutusta ajatellen. Hietasaaren luonto ja ulkoilureitit ovat aivan vieressä, mutta myös keskustan kaupunkikulttuuri ja palvelut ovat helposti saavutettavissa. Alueen läheisyyteen on jo rakennettu ja rakennetaan parhaillaan lisää uusia asuinalueita. Varsinkin Toppilansalmen ympäristö täyttyy kovalla vauhdilla. Hartaanselän rannoilta avautuu näkymiä sekä Oulun keskustaan, Pikisaareen, Toivoniemeen ja Kuusisaareen ja saaret ovat myös helposti saavutettavissa varsinkin kevyenliikenteen reittejä pitkin. Hartaanselän alueen sijainti Oulujoen suistossa tekee alueesta ainutlaatuisen merellisyyden ja harvinaisten luontoarvojen ansiosta. Hietasaaren puoleinen ranta-alue on myös osa Natura 2000-alueita.

Suunnittelualue kuuluu Oulujoen suistoalueeseen, joka on määritel-

ty valtakunnallisesti merkittäväksi rakennetuksi kulttuuriympäristöksi. Suunnittelualue rajaa merkittäväksi ympäristöksi määriteltyä suistoa länsi- ja pohjoispuolelta. Suiston alueelle sijoittuu useita Oulun kaupungille historiallisesti merkittävimpiä alueita. Hartaanselän rantojen lisäksi suistoalueeseen kuuluvat myös muun muassa Linnansaari, Toivoniemi, Hupisaaret, Merikoski ja Pikisaari. Esimerkiksi Ainolan puisto ja muu Hupisaarten ympäristö on nykyään yksi Oulun keskeisiä virkistysalueita ja Hartaanselkä taas erityisen suosittu kalastajien keskuudessa. Suiston alueen kevyenliikenteen väylät muodostavat tärkeän osan kaupungin ulkoilureitistöä. Alueella sijaitsee myös useita merkittäviä rakennuksia, kuten Taidemuseo, Pohjois-Pohjanmaan museo, Kaupunginvarikko, Raatin urheilukeskus, Merikosken voimalaitos, Tähtitorni sekä Linnasaaren vallitukset ja ruutikellari. Suistoalue on maisemallisesti Oululle merkittävä. Se erottaa Tuiran alueen keskustarakenteesta. Suiston alueella vuorottelevat rakennettu ja luonnontilainen ympäristö. Merkittäviä historiallisia arvoja alueelle tuovat muun muassa keskiaikaiset rakenteet, vanhat teollisuusmiljööt, Hietasaaren huvila-alue ja Alvar Aallon kädenjälki alue-suunnittelussa. Suiston alueen asemakaavat ovat vuosilta 1985-2010. Uusimmassa yleiskaavassa Hartaanselän alueelle on mahdollistettu asuinrakentamista ja suistoalueen rantoja aiotaan kehittää julkisina tiloina, historiallisia arvoja kunnioittaen. (Oulun kaupungin ohjausryhmä ja asiantuntijajäsenet, 2015.)

Oulun kaupungissa tavoitteena on kehittää katuja, aukioita ja muita kaupunkitiloja, jotta ne toimisivat yhä paremmin kaupunkilaisten yhteisinä oleskelutiloina sekä tapahtuma- ja kohtaamispaikkoina. Pysäköinti siirtyi keskustassa suurimmaksi osaksi maan alle kallio-parkin valmistuttua, jolloin katujen varsilta vapautui enemmän tilaa kevytliikenteelle. Keskustan alueella on tavoitteena laajentaa kävely-painotteisia alueita, parantaa kalustusta ja valaistusta, sekä panostaa esteettömyyteen. Hyvä esimerkki toimivasta kaupunkitilasta Oulun kaupungissa on keskustassa sijaitseva Rotuaari. Se valmistui vuonna 1988 Kirkkokadun ja Kauppurienkadun risteykseen ja oli valmistuessaan yksi Suomen ensimmäisistä kävelykaduista. Rotuaari toimii kaupunkilaisten keskeisenä tapaamis- ja tapahtumapaikkana ympäri vuoden. Koko Rotuaarin alue varustettiin vuonna 2009 tehdyssä peruskorjauksessa sulanapitojärjestelmällä, jonka avulla alueelle varmistetaan esteetön ja miellyttävä mahdollisuus liikkua vuoden

ympäri. (Junttila;ym., 2012.)

Toppilansalmen alueiden muuttuminen asuinkäyttöön

Toppilansalmen teollisuus- ja satamakäytössä ollut alue on parhaillaan muuttumassa uudeksi asuinrakentamiseen keskittyneeksi kaupunginosaksi. Toppilansalmen rannoille parhaillaan rakentuva asuinalue koostuu sekä Toppilansaaren että mantereiden puoleisista alueista. Alueen asemakaava astui voimaan vuonna 2010 ja asuinalue rakentuu valmiiksi tämän vuosikymmenen aikana. Salmen ranta-alueet on suunniteltu kaupunkilaisten käyttöön ja ne toimivat tärkeinä osina kevyen liikenteen ulkoilureittien verkostoa Oulujoen suistoalueella. Alueen tavoitteena on luoda viihtyisä, korkeatasoinen ja merellinen kaupunkiranta, joka koostuu puistoalueista, ranta-aukioista ja laitureista. Salmen alueen entinen rooli teollisuuskäytössä näkyy säästetyissä tehdas- ja asemarakennoissa ja rantamakasiineissa. (Junttila;ym., 2012.)



OULUJOEN SUISTOALUEEN
VALTAKUNNALLISESTI MERKITTÄVÄ
RAKENNETTU KULTTUURIYMPÄRISTÖ



SUUNNITTELUALUE:
HARTAANSELÄN RANNAT



TOPPILA



KESKUSTA



TOPPILANSALMI



LÄNSI-TUIRA



HIETASAARI

Kaavio 5. Suunnittelualueen sijainti suhteessa lähialueisiin, 1:15 000.

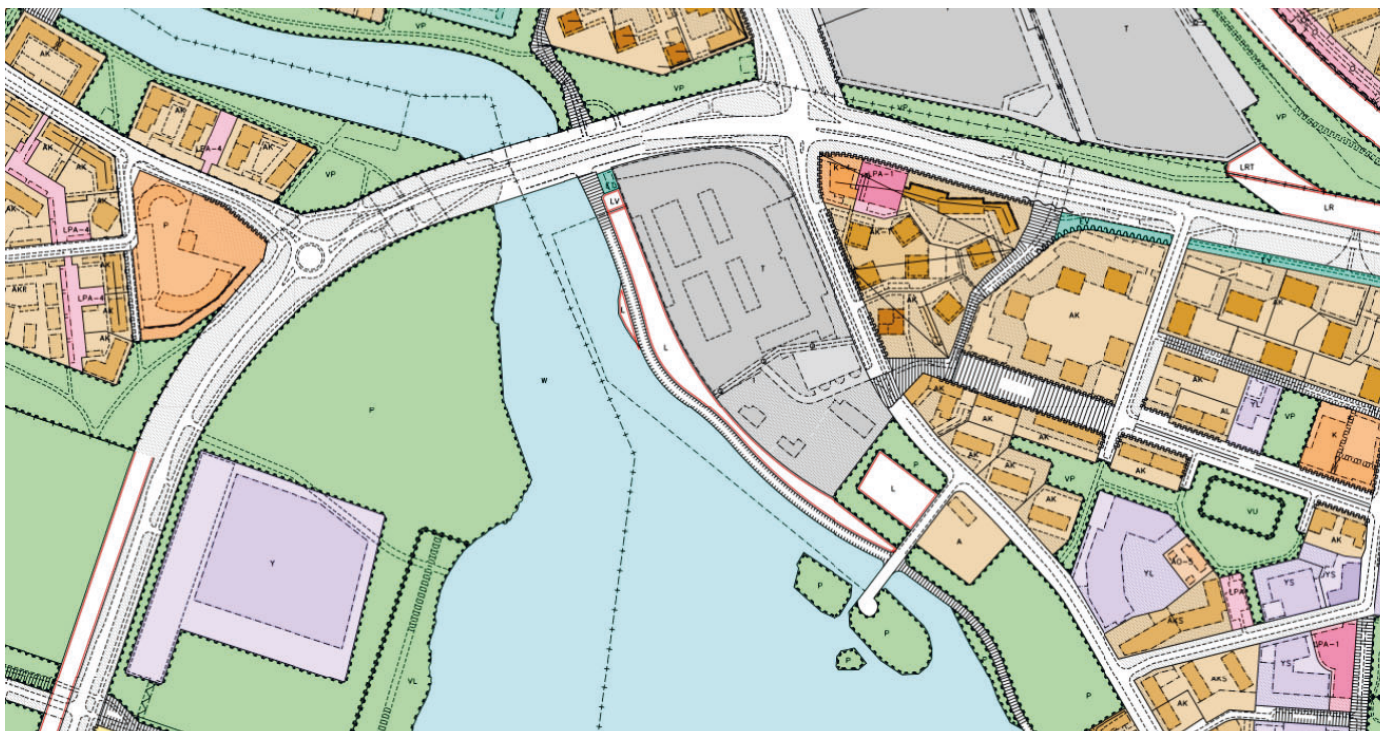




YLEISKAAVAMERKINNÄT JA -MÄÄRÄYKSET

- AK** KERROSTALOVALTAINEN ASUNTOALUE
Alue varataan pääasiassa asuinkerrostaloille. Alueelle saa sijoittaa myös asuinpienaloja sekä ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomia palvelu- ja työpaikkatoimintoja.
- C** PÄÄKESKUS, KESKUSTATOIMINTOJEN ALUE
Alue varataan Oulun kaupunkikeskustaan ja sen vaikutusalueella palveluille keskustoiminnoille, kuten kaupalle, julkisille ja yksityisille palveluille, hallinnolle, keskustaan soveltuvalla asumisella ja ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomille työpaikkatoiminnoille. Keskustoimintojen alueelle saa sijoittaa merkitykseltään seudullisia vähittäiskaupan suursiikkeitä.
- PY** JULKISTEN PALVELUJEN ALUE
Alue varataan luonteeltaan julkisille palveluille. Lisäksi alueelle saa sijoittaa palvelujen yhteyteen soveltuvia työpaikkatoimintoja ja vähäisessä määrin myös asumista.
- PU** URHEILU- JA VIRKISTYKESKUSTEN ALUE
Alue varataan urheilu- ja virkistyskeskuksia sekä niihin liittyviä palveluja varten. Lisäksi alueelle saa sijoittaa urheilu- ja virkistyskeskuksiin soveltuvia työpaikkatoimintoja.
- TP** TYÖPAIKKA-ALUE
Alue varataan monipuolisille työpaikkatoiminnoille, kuten toimistoille, palveluille ja sellaiselle teollisuustoiminnalle, josta ei aiheudu ympäristöön merkittävää melua, ilman pilaantumista tai muuta haittaa. Vähäinen asuminen on alueella sallittua. Asemakaavoituksella tulee edistää hyvän kaupunkikuvan ja viihtyisän ympäristön muodostumista.

- T** TEOLLISUUS- JA VARASTOALUE
Alue varataan teollisuustoiminnalle ja siihen liittyvälle varastoinnille. Lisäksi alueelle saa sijoittaa pääkäyttötarkoitusta palvelevia muita tiloja, kuten toimisto- ja terminaalitiloja.
- V** VIRKISTYSALUE
Alue varataan yleiseen virkistys- ja ulkoilukäyttöön. Alueella on sallittua virkistystä ja ulkoilua palveleva rakentaminen. Maisemaa tai virkistyskäyttömahdollisuuksia mahdollisesti vaarantavaan toimintaan on saatava MRL 128 §:n mukainen maisematyölupa.
- V/s** LUONNONMUKAISENA SÄILYTETTÄVÄ VIRKISTYSALUE
Alue varataan yleiseen virkistys- ja ulkoilukäyttöön sekä opetuskäyttöön. Alueella on erityisiä ympäristöarvoja, jotka tulee säilyttää. Alueella on sallittua virkistys- ja ulkoilukäyttöä palveleva rakentaminen siten, että sen luonnonolosuhteet muuttuvat. Luontoarvoja ja virkistyskäyttömahdollisuuksia mahdollisesti vaarantavaan toimintaan on saatava MRL 128 §:n mukainen maisematyölupa.
- W** VESIALUE
- RAKENNUSPERINNÖN, KULTTUURIYMPÄRISTÖN JA KAUPUNKIKUVAN KANNALTA PAIKALLISESTI ARVOKAS ALUE.
Merkinnällä on osoitettu Oulun keskeisen alueen arvokkaat alueet. Rakennusperintää vaalitaan pitämällä alue tarkoituksenmukaisessa käytössä. Alueella oleva rakennustaiteellisesti tai kulttuurihistoriallisesti arvokas rakennuskanta säilytetään. Alueella rakennettaessa tai aluetta muulla tavoin muutettaessa huolehditaan sen erityisten arvojen säilymisestä.



Kuva 14. Ote Oulun asemakaavasta.

KAAVOITUS SUUNNITTELUALUEELLA

Oulun uudessa yleiskaavassa (kuva 13) työn suunnittelualue kuuluu kaupunkikehittämisen alueeseen, jossa maankäyttöä tiivistetään ja asukasluku tulee kasvamaan. Alueen tavoitteita ovat esimerkiksi kaupunkikuvan ja ympäristön parantaminen, vanhan rakenteen täydentäminen ja toimintojen monipuolistaminen. Yleiskaavassa työn suunnittelualueelle on varattu pääosin asuinkerrostaloille (merkintä AK). (Arkkitehtitoimisto Jorma Teppo Oy, 2018.)

Voimassa oleva asemakaava (kuva 14) kaupunginvarikon osalta on vuodelta 1981, ja siinä varikko on määritelty teollisuus- ja varistorakennusten kortteliksi (merkintä T). Alueen rakennuksia ei ole suojeltu, mutta kaupunginvarikko on arvostettu paikallisesti arvokkaaksi ja Villa Lipporanta maakunnallisesti arvokkaaksi rakennetuksi ympäristöksi vuonna 2015 tehdyssä päivitysinventoinnissa. (Arkkitehtitoimisto Jorma Teppo Oy, 2018.)

- T** TEOLLISUUS- JA VARASTORAKENNUSTEN KORTTELIALUE
- L** LIIKENNEALUE
- W** VESIALUE
- Y** YLEISTEN RAKENNUSTEN KORTTELIALUE
- YL** JULKISTEN LÄHIPALVELURAKENNUSTEN KORTTELIALUE
- AK** ASUINKERROSTALOJEN KORTTELIALUE
- A** ASUINRAKENNUSTEN KORTTELIALUE
- VP** PUISTOALUE
- VL** LÄHIVIRKISTYSALUE

LIIKENNE

Suomen muihin isoihin kaupunkeihin verrattuna Oulussa henkilöautolla liikkuminen määrällisesti on suurinta ja joukkoliikenteen käyttäminen vähäisintä. Syynä tähän on muun muassa kaupungin väljä yhdyskuntarakenne. Joukkoliikenteeseen panostaminen on myös ollut heikompaa kuin muissa suurissa kaupungeissa, mikä on johtanut heikkoon palvelutasoon ja henkilöautoilun määrän jatkuvaan kasvuun. Jotta kehityskulkua saataisi muutettua, tulee joukkoliikenteen palvelutasoa nostaa tulevaisuudessa. (Oulun kaupunki, 2016.)

Suunnittelualueen liikenteen analyysissa (kaavio 6) on merkattu turkoosilla joukkoliikenteen reitit, keltaisella kevyenliikenteen pääväylät, joita pitkin aluetta lähestytään ja linja-auton merkeillä pysäkkien paikat. Tummanharmailla nuolilla on osoitettu reitit lähellä sijaitseviin kaupunginosiin.

Joukkoliikenne

Tällä hetkellä monet Oulun esikaupunkialueet ovat yksityisautoilun varassa. Parhaat joukkoliikenneyhteydet toimivat keskustan ja yliopiston välillä, mutta muilla esikaupunkialueilla yhteydet ovat harvassa ja vuorojen välit pitkiä. Hartaanselän rannan Tuiran puolella joukkoliikenneyhteydet toimivat suhteellisen hyvin. Lähimmät pysäkit ovat Hartaantie, Hietasaarentie, Lipporanta ja Vaakunakylä ja alueella kulkevat linjat 4, 15, 20, 21 ja 26. Matka suunnittelualueen Tuiran puoleiselta

rannalta keskustaan kestää reilut kymmenen minuuttia. Merikoskenkadun pysäkit, jotka toimivat yhtenä Oulun joukkoliikenteen solmukohtina, sijaitsevat alueelta noin kilometrin päässä, joten yhteydet muuallekin kuin keskustaan ovat suhteellisen hyvin saavutettavissa. Hietasaaren puoleiselta rannalta tilanne on kuitenkin toinen. Hietasaareissa ajaa vain yksi linja, numero 15, ja se kulkee vain puolen tunnin välein.

Kevytliikenne

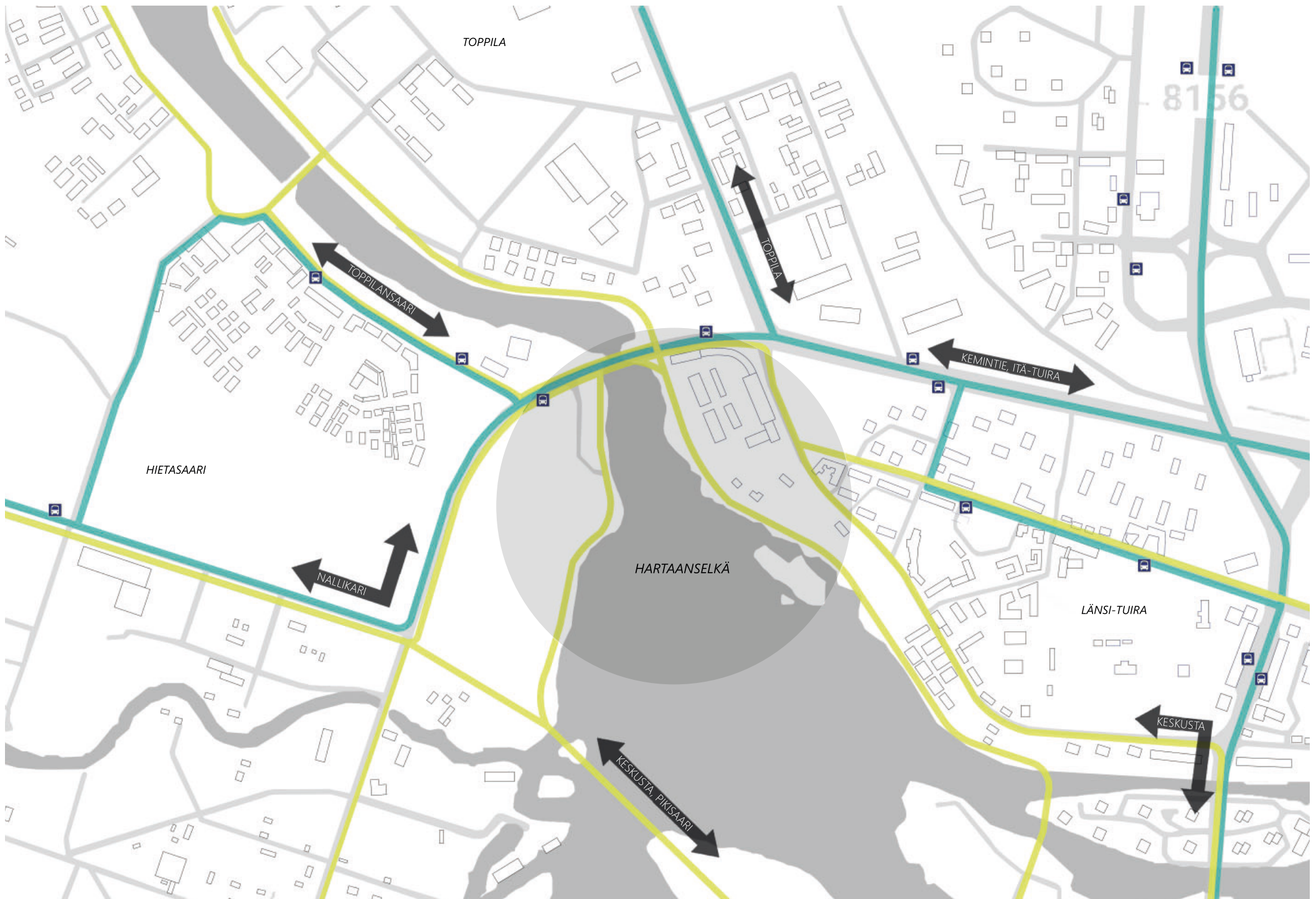
Varsinkin Hietasaaren puolelta keskustaan pääseminen ilman omaa autoa saattaa olla haastavaa. Sijainti on kuitenkin optimaalinen kevyenliikenteen reittien näkökulmasta. Jos linja-autoa käyttäen keskustaan pääsemiseen saattaa kulua jopa puoli tuntia, taittuu sama matka Hietasaaresta Pikisaaren kautta alle kymmenessä minuutissa. Pyöräily on Suomessa ja varsinkin Oulussa suosittu liikkumismuoto ja Hartaanselän rannoilta tai rannoille liikuttaessa usein myös se kätevin. Kevyen liikenteen maksimoinnilla on muutenkin monia hyviä puolia. Autoliikenteen vähentyessä ilmakehään pääsevien saasteiden määrä pienenee ja ihmisten kunto ja hyvinvointi kasvavat pyöräilyn ja kävelemisen tuoman lisäliikunnan ansiosta.



JOUKKOLIIKENNE



KEVYTIIKENTEEN PÄÄVÄYLÄT



Kaavio 6. Kevyt- ja joukkoliikenteen analyysi, 1:7000.





Kuva 15. Näkymä Tuiraan puistosta.



Kuva 16. Vanha sairaala-alueen rakennus.

VIHERALUEET

Uuden Oulun yleiskaavassa Oulujoen suistoalue, johon diplomaation suunnittelualuekin kuuluu, on osoitettu kaupunkipuistoksi, josta löytyy tärkeitä maisema-, historia-, kaupunkikuva- ja virkistysarvoja. Näitä arvoja tulee tulevaisuudessa säilyttää, mutta myös samalla kehittää ja parantaa. Suiston alueet muodostavat suurmaiseman, jossa kuvastuu Oulun kaupungille luonteenomaisia piirteitä. Vaikka alue onkin merkitty kaavassa kaupunkipuistoksi, se sisältää silti myös esimerkiksi asumista, urheilurakennuksia ja matkailua. (Oulun kaupunki, 2016.)

Tuiran alueen, johon suuri osa suunnittelualueesta kuuluu, rakennuskanta on suurilta osin melko perinteistä lähiorakentamista, joka koostuu piste- ja lamellitaloista. 50-, 60- ja 70-lukujen avokorttelit luovat alueelle pääosin vehreän ja ilmavan yleisilmeen.

Alun perin kaupunginsairaallalle varattu kymmenen hehtaarin viheralue keskellä Tuiraa on nimeltään Tuiraanpuisto. Alueella sijaitsee edelleen vanhoja sairaalan rakennuksia, jotka on suo-



Kuva 17. Kuusisaaren kuntoilupaikka.

jeltu ja kunnostettu uusia käyttötarkoituksiaan varten. Vanhoihin sairaalarakennuksiin kuuluivat esimerkiksi kulkutautiasasto, ylilääkärin asunto, hermola, eristysosasto ja synnytyslaitos. 1990-luvulla loppujenkin sairaalatoimintojen siirryttyä pois Tuirasta, sairaala-alue avautui yleisölle Tuiraanpuistona. Vanhoja sairaalan rakennuksia lukuun ottamatta puisto on lähes luonnontilassa. Sitä kiertää kuntopolku, joka toimii talvisin hiihtolatuina. (Wikipedia, 2018.)

Suunnittelualue sijaitsee Oulujoen suiston alueella, merellisissä ja vehreissä maisemissa. Etenkin Hietasaaren alueen luonto ja Natura-alueen harvinaisuudet tarjoavat erinomaisia ulkoilu- ja virkistysreittejä. Hartaanselän molemmilla rannoilla kulkee kevyen liikenteen väylä ja suunnittelualueen läpi kulkevat reitit ovat tärkeä osa suistoalueen kevyen liikenteen verkostoa. Hietasaari yhdistyy sillalla Pikisaareen, jonka pohjoisosat ovat metsän peitossa ja myös suosittuja ulkoilualueita.

Oulujoen suiston vesialueet ja niiden keskellä sijaitsevat saaret, kuten Linnasaari, Kuusisaari, Raatin saari, Pikisaari, Toivoniemi ja Hupisaaret luovat Ouluun omakeimaisen merellisen tunnelman. Veden läheisyyttä on vähitellen alettu hyödyntää paremmin, mutta edelleen käyttämätöntä rantaa on paljon. Vesiurheilun suosio on jatkuvassa kasvussa, ja kesäkuukausina Oulun rannoilla näkee paljon SUP-lautailijoita, melojia ja kalastajia. Uusimpia lisäyksiä vesiaktiiviteettien joukkoon on wakeboard-rata Linnasaaren rannassa.

Kuusisaareen valmistui täysin uudistettu puisto syksyllä 2017. Alvar Aalto kutsui 1940-luvulla laaditussa koskikeskussuunnitelmassaan Kuusisaarta kansanpuistoksi. Aallon suunnitelma jäi aikoinaan toteutumatta, mutta nyt alue on valjastettu koko kansan puistoksi. Alue sisältää esimerkiksi hiekkarannan, kalastuspaikkoja, nuotiopaikkoja ja koripallokentän. (Oulun kaupunki, 2017.)

PALVELUT

Työn suunnittelualue sijoittuu Tuiran ja Toppilan rajamaille, eikä ympäristöstä löydy varsinaista kaupunginosan keskusta. Tuiran monipuoliset palvelut löytyvät Merikoskenkadulta, johon on reilu kilometri matkaa. Toppilansalmen läheisyyteen on myös kehittymässä palvelukeskittymää, esimerkiksi K-Supermarket Toppila on jo avattu (kaaviossa numero 6). Muita lähialueen vähittäistavaraliikkeitä ovat muun muassa Tuiran Lidl ja Toppilan Tokmanni. Tuiran keskuksesta löytyy lisäksi esimerkiksi Tuiran Oriental kauppa ja apteekki. Suunnittelualueelta lähin ruokakauppa on Tuiran Sale, joka löytyy Valtatien varrelta muutaman sadan metrin päästä.

Ravintoloita ja kahviloita Tuirasta löytyy melko paljon. Ne ovat kuitenkin suurimmaksi osin pikaruokaloita tai pizzerioita, ja sijoittuvat palvelukeskuksiin esimerkiksi rantojen sijaan, joita alueella riittäisi. Alueella sijaitsevia ravintoloita ovat muun muassa Kotipizza, Merikosken kiinalainen ravintola, Pizzeria Santa Maria ja Subway.

Tuiran alueelle sijoittuu yksi koulu, nimeltään Tervaväylän koulu, sekä Kisakentän, Merikosken ja Kangaspuiston päiväkodit. Alueelta löytyy myös Tuiran terveysasema ja lukuisia palveluasumisen yksiköjä, kuten Caritas Matriiti, Mäntykoti, Tuirankartano ja Tuiran palvelukeskus.

Alueelle sijoittuvasta melko laajasta palvelutarjonnasta huolimatta Hartaanselän rantojen uusia alueita suunniteltaessa, alueelle olisi hyvä sijoittaa ainakin yksi uusi vähittäistavaraliike, päiväkoti, liikuntapaikkoja ja mahdollisesti hyödyntää rantaa ja Kaupunginvarikon alueita ravintola tarjonnan lisäämisessä.



Kaupunginvarikko



Asuinrakennus



Ostokset

1. Sale Tuira
2. Lidl Tuira
3. Merikosken Apteekki
4. Tokmanni Toppila
5. K-Supermarket Välvainio
6. K-Supermarket Toppila
7. Tuiran keskus (R-kioski, Tuiran Oriental kauppa, Leipomokauppa, Merikosken parturi-kampaamo, CAP-autokoulu, Subway, Noodle Bar 9, Norin kello ja kulta)



Palveluasuminen

8. Caritas Matriiti
9. Mäntykoti
10. Tuirankartano
11. Tuiran palvelukeskus



Ravintolat

12. Salmenranta
13. Kotipizza
14. Merikosken Kiinalainen ravintola
15. Pizzeria Santa Maria
16. Café Villa Hannala
17. Kahvila Poiju



Koulu ja päiväkoti

18. Tervaväylän koulu
19. Kisakentän päiväkoti
20. Merikosken päiväkoti
21. Kangaspuiston päiväkoti



Terveystenhoito

22. Tuiran terveysasema



Kulttuuri

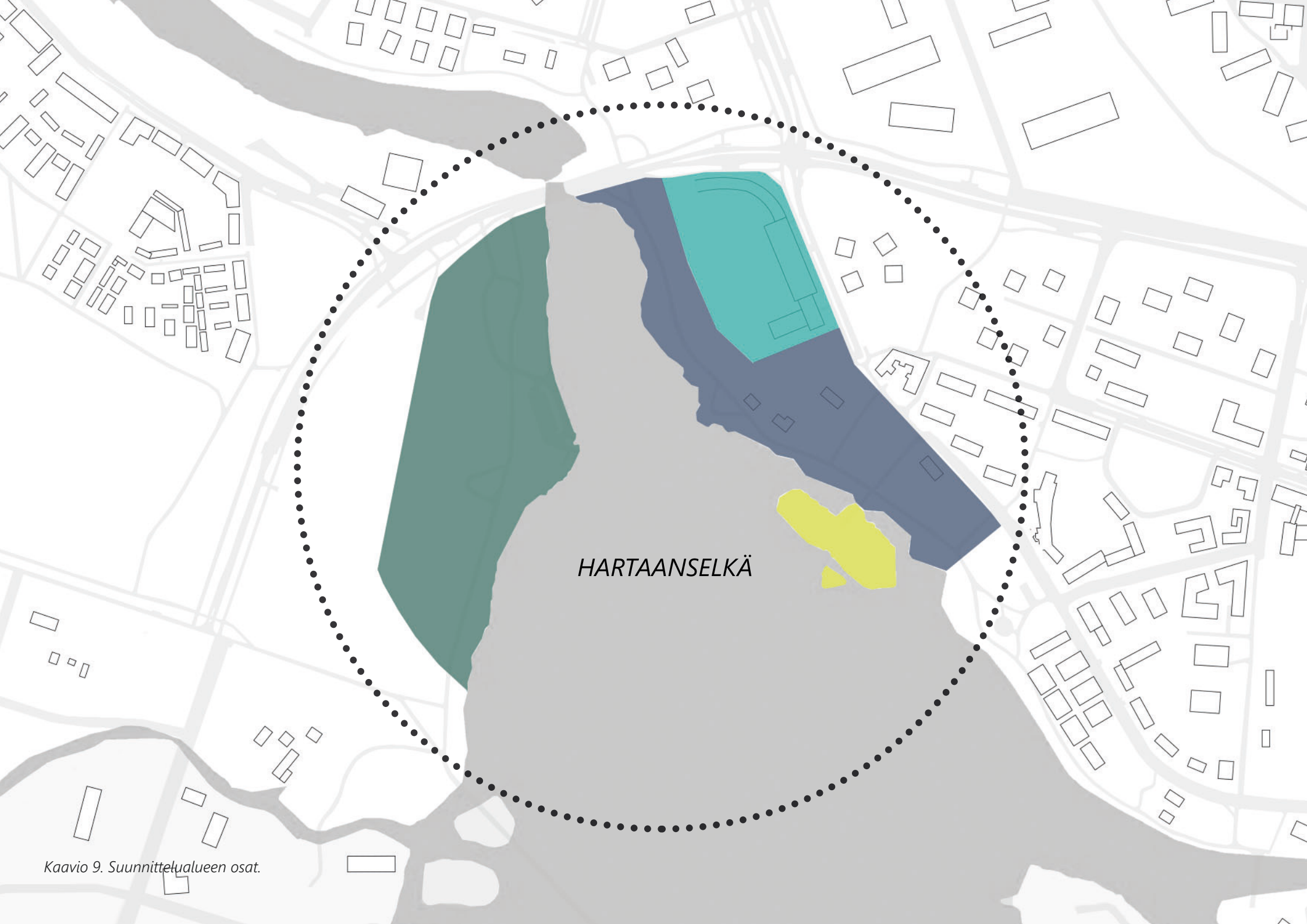
23. Meri Oulun Kesäteatteri



Pienteollisuus



Kaavio 8. Lähialueen palveluiden analyysi, 1:7000.



HARTAANSELKÄ

SUUNNITTELULAUEEN OSAT

-  KAUPUNGINVARIKKO
-  TUKKISAARI
-  TUIRAN PUOLEINEN RANTA
-  HIETASAAREN PUOLEINEN RANTA

Suunnittelualue sijoittuu Hartaanselän molemmille rannoille, sekä Länsi-Tuiran kärkeen, Toppilan rajalle, että Hietasaaren puoleiselle rannalle. Sijainti on keskustaan nähden hyvinkin keskeinen ja potentiaalinen asutusta ajatellen. Hietasaaren luonto ja ulkoilureitit ovat aivan vieressä, mutta myös keskustan kaupunkikulttuuri ja palvelut ovat helposti saavutettavissa. Alueen läheisyyteen on jo rakennettu ja rakennetaan parhaillaan lisää uusia asuinalueita. Varsinkin Toppilan sataman ympäristö täyttyy kovalla vauhdilla. Hartaanselän rannoilta avautuu näkymiä sekä Oulun keskustaan, Pikisaareen, Toivoniemeen ja Kuusisaareen. Tässä työssä suunnittelualue on jaettu neljään eri osaan: Tuiran puoleisiin ranta-alueisiin, Kaupunginvarikon ympäristöön, Tukkisaareen ja Hietasaaren puoleiseen ranta-alueeseen (kaavio 9). Jokaisella alueen osalla on omaleimaisia piirteitä, joita suunnitelmassa on pyritty hyödyntämään ja parantamaan. Analysiluvussa suunnittelualueen nykytilanne käydään seuraavaksi läpi osa kerrallaan. Samoja osia, joihin alue on jaettu, käytetään myös myöhemmin työn suunnitelman läpikäymisessä alue kerrallaan.

TUIRAN PUOLEINEN RANTA

Hartaanselän Tuiran puoleinen ranta on yksi Oulun hienoimpia ranta-alueita, jota ei kuitenkaan ole juurikaan hyödynnetty tai käsitelty. Alue on osa Oulujoen suistoaluetta, joka on määritelty valtakunnallisesti arvokkaaksi rakennetuksi kulttuuriympäristöksi. Rannasta aukeaa maisemia veden yli keskustaan asti. Maisemat Hartaanselälle ja keskustaan houkuttaisivat viettämään aikaa ranta-alueella, mutta alueelta ei oleskelupaikkoja juuri ole tarjolla. Noin viidensadan metrin matkalta löytyy vain muutama penkki (kuva 18). Rannassa kulkee kevyen liikenteen väylä, joka yhdistää Toppilansalmen nopealla tahdilla kasvavaa aluetta keskustaan ja on päivittäin varsinkin pyöräilijöiden kovassa käytössä. Myös lenkkeilijöitä tulee alueella paljon vastaan. Rannassa kulkeva kevyen liikenteen väylä on osa Oulujoen suistoalueen mittavaa ulkoilureitistöä. Muuten rantaviiva on suurilta osin soutuveneiden säilytyspaikkana (kuva 22 ja 24) tai rehevöityneenä pusikkona. Veden ääreen ole järjestetty helppoa pääsyä, esimerkiksi laitureita alueella ei ole ollenkaan.



Kuva 18. Tuiran puoleisen rannan istumapaikkoja.



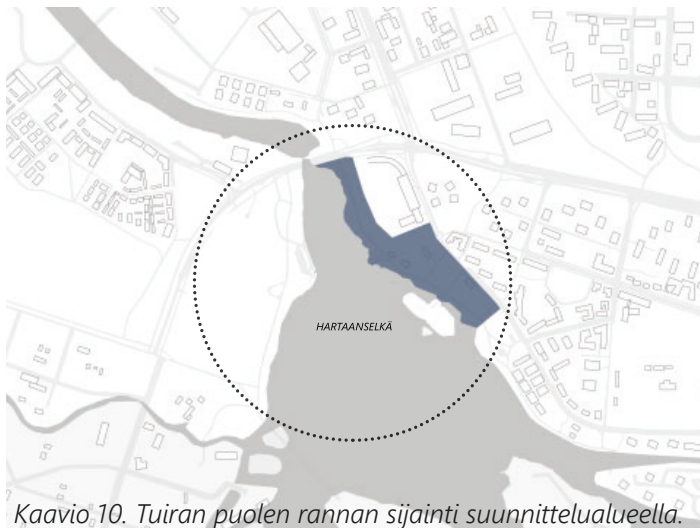
Kuva 19. kevyen liikenteen väylien viitta.



Kuva 20. Villa Lipporanta.



Kuva 21. Villa Lipporanta rannan puolelta.



Kaavio, 10. Tuiran puolen rannan sijainti suunnittelualueella.



Kuva 22. Näkymä Hietasaarentien sillalta.



Kuva 23. Näkymä rannan kevyen liikenteen väylältä.

Historiallista kerrostumaa alueelle tuovat rannassa sijaitsevat puuhuvilat, Villa Lipporanta (kuvat 20 ja 21) ja Talo Store. Ne sijaitsevat korkeammalla kuin rannan kevyenliikenteenväylä. Huviloita erottaa rannan julkisesta puistosta myös korkea aita. Huviloita voi ihastella kauempaa, mutta lähemmäs ei rannan puolelta pääse. Ne näyttävät aitauksessaan laajan teollisen varikko alueen vieressä melko irrallisilta ja jäävät helposti ohikulkijoilta kokonaan huomaamatta. Alue on määritelty osaksi valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä osittain rannan sata vuotiaiden puuhuviloiden ansiosta. Talo Store oli alun perin tyyliltään uusklassistinen, mutta julkisivua on muutettu useaan otteeseen, joten nykyasussa sen ilme on melko ristiriitainen. Villa Lipporanta puolestaan edustaa tyyliltään myöhäistä jugendia.



Kuva 24. Tuiran puoleista rantaa.

KAUPUNGINVARIKON ALUE

Kaupunginvarikko kytki alun perin Tuiran kaupunginosan toiminnallisesti osaksi Toppilan satamaa. Vaikka ympäristö on muuttunut, eikä satamatoimintaa enää ole, varikolla on silti edelleen tärkeä kaupunkikuvallinen asema. Varikon rakennukset muodostavat 1950- ja 60-luvuille tyypillisen funktionalismin ihanteiden mukaisen teollisuusmiljöön. Vaikka varikon alue on rakentunut vaihteittain, on siitä pyritty saamaan ilmeeltään yhtenäinen esimerkiksi punatiilestä muurattujen julkisivujen avulla. Vanhimmissa rakennuksissa julkisivussa on käytetty ristilimitystä, laajennusosissa puolestaan puolenkiven limitystä. (Arkkitehtimistö Jorma Teppo Oy, 2018.)

Alueen vanhin rakennus on varikon eteläpäädyssä sijaitseva Martti Heikuran suunnittelema huoltohalli. Halli valmistui vuonna 1958. Lähes alkuperäisenä on säilynyt vain kellari, muissa osissa on tehty muutoksia ensin vuonna 1981 ja toisen kerran 2002, kun hallista erotettiin uusilla väliseinillä toimistosiiپی. Huoltohalli on tällä hetkellä vuokrattu kolmelle yksityiselle toimijalle. Varikon pilaripalkki-runkoinen, myös Martti Heikuran suunnittelema, vuonna 1958 valmistunut, suuri tehdashalli (kuva 27), rajaa varikon aluetta Lipporannantien puolelta. Rakennus toimi kaupungin ajoneuvojen korjaamona. Korjaamoon pääsee paljon luonnonvaloa julkisivun suurista lasiovista ja ikkunoista. Rakennuksen toisessa kerroksessa sijaitsevat toimisto- ja työtilat. Korjaamon materiaaleja, yksityis-





Kuva 27. Korjaamo.



Kuva 28.



Kuva 29.



Kuva 30.



Kuva 31. Huoltohallin torni.



Kuva 32. Autohalli Hietasaarentieltä.



Kuva 33. Varastorakennus.

kohtia ja jopa joitain alkuperäisiä kalusteita ja koneita on säilynyt. Toimiston tiloissa on tehty pieniä muutoksia ja ilmanvaihtotekniikkaa on uusittu. (Arkkitehtitoimisto Jorma Teppo Oy, 2018.)

Korjaamoa laajennettiin Esko Tuuloksen suunnitelmien mukaan 1978 pohjoispuolelta. Laajennus (kuva 27, vasemmalla puolella) on ilmeeltään ja muodoltaan samantyyppinen kuin alkuperäinen korjaamo, mutta rakenteessa on käytetty ontelo- ja TT-laattoja ja hallin yksityiskohdat ovat vanhaa suoraviivaisempia. Laajennus on suurimmaksi osaksi säilynyt 1970-luvun asussaan. Korjaamon laajennuksen kellaritiloissa sijaitsee väestönsuoja, joka on nykyään toiminut varikon työntekijöiden kuntosalina. (Arkkitehtitoimisto Jorma Teppo Oy, 2018.)

Alueen kenties tunnetuin osa, on Hietasaarentien ja Bertel Jungin tien risteuksen kohdalla varikkoa rajaava kaareva autohalli (kuvat 26 ja 32). Halli on valmistunut vuonna 1959 ja on myös Martti Heikuran käsialaa. Autohallin rakenne muodostuu paikallavaletusta pilari-pakki-rungosta. Tien puoleisen julkisivun hallitseva elementti on yhtenäinen nauhaikkuna (kuva 32), kun taas rakennuksen pihajulkisivu muodostuu kahdestakymmenestä seitsemästä metalliiovesta (kuva 26), jotka aukeavat pihan puolelle. (Arkkitehtitoimisto Jorma Teppo Oy, 2018.)

Kaupunginvarikon pihapiiriä täydennettiin kahdella varastorakennuksella (kuva 33) vuonna 1976 ja autohallin päästä kone-suojalla vuonna 1984. Etenkin varastojen arkkitehtuuri poikkeaa sekä tyyliltään että mittakaavaltaan muusta miljööstä. (Arkkitehtitoimisto Jorma Teppo Oy, 2018.)

HIETASAAREN PUOLEINEN RANTA

Hartaanselän Hietasaaren puoleinen ranta-alue kuuluu Oulujoen suiston Natura 2000-alueisiin. Suiston Natura-alueen muut osat ovat Hietasaaren edustan saaret, Sorsasaari, Kiramosaari ja Tiirasaari, Vihreäsaaren ranta sekä Kuusisaaren eteläranta. Suomen mittakaavassa Oulujoen suisto on hyvin suuri, mutta menettänyt luonnontilansa voimalaitosten rakentamisen sekä kaupungin laajenemisen myötä. Suiston alueella on silti edelleen paljon luontoarvoja, joita tulee suojella. Oulunjokisuisto on esimerkiksi keskeisimpiä rauhoitetun lietetat-taren esiintymisalueista koko maassa. Alueella kasvaa myös monia muita uhanalaisia ja rauhoitettuja kasvilajeja. (Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus, 2013.)

Virkistysalueiden lisäksi Hietasaari on tunnettu merkittävänä rakennettuna kulttuuriympäristönä. Kaupunkien lähialueille syntyi 1800-luvulla huvilakulttuuria, josta Hietasaari on hyvä esimerkki. Hietasaaren huvilat ovat pääosin peräisin 1800-luvun loppupuolelta. Niitä käytettiin vain kesäaikaan ja asukkaina oli virkamiehiä, käsityöläisiä ja kauppiaita. Huvilat siirtyivät 1910-luvulla kaupungin omistukseen ja pääsivät rappeutumaan. (Museovirasto, 2009.)



Kaavio 12. Hietasaaren rannan sijainti suunnittelualueella.



Kuva 34. Näkymä Hietasaarentien sillalta



Kuva 35. Hietasaaren puoleinen ranta



Kuva 36. Silta Tukksaareen



Kuva 37. Näkymä Tukksaaresta keskusta

TUKKISAARI

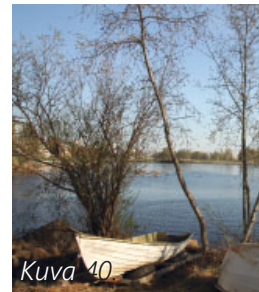
Tukksaari sijaitsee suunnittelualueen kaakkoisosassa lähimpänä Länsi-Tuuraa. Pieni ja pusikkoinen saari on erityisesti kalastajien suosiossa ja toimii myös pienveneiden säilytyspaikkana muiden Tuuran puoleisten ranta-alueiden tavoin. Tukksaaren pohjoispäässä sijaitsee grillipaikka ja saaren keskivaiheilla rikkinäinen laiturin pätkä (kuva 38) ja vanha venevaja (kuva 39). Eteläpäädyssä aukeavat maisemat keskusta asti Horisontissa siintää Tuomio-kirkko.



Kuva 38. Laituri Tukksaareessa



Kuva 39. Venevaja



Kuva 40

Kuva 41. Näkymä Tukksaaresta Hartaanselälle



Kaavio 13. Tukksaaren sijainti suunnittelualueella.

3.3 TULEVAISUUS

Tulevaisuuden kaupunkisuunnittelussa kohdataan ennen näkemättömiä haasteita, joita maailmalla tapahtuvat muutokset aiheuttavat. Muutokseen vaikuttavia tekijöitä ovat esimerkiksi digitaalinen murros, saasteet, ilmastonmuutos ja fossiilisista polttoaineista luopuminen. Suunnittelussa tarvitaan radikaaleja muutoksia, jotta näistä haasteista selvitään. Kaupunkisuunnittelun tulisikin edistää positiivista kehitystä, eikä vain reagoida passiivisesti yhteiskunnan muutoksien edessä. Tavoitteena tulisi olla suunnittelu, joka on toimivaa ja ihmisystävällistä, mutta samalla myös ympäristöystävällistä. (Carmona;ym., 2003.)

Liikenne

Liikennepoliittisessa selonteossaan Liikenne- ja viestintäministeriö on asettanut vuoteen 2020 mennessä strategisiksi tavoitteiksi panostamisen energiatehokkuuteen, liikenteen turvallisuuteen ja älyliikenteeseen. Painotus liikenteen järjestyksessä siirtyykin yhä enemmän joukko- ja kevytliikenteeseen. Ympäristön kannalta hiilidioksidipäästöjä pitää vähentää ja tähän ratkaisuna nähdään esimerkiksi kävelykeskustojen laajentaminen ja joukkoliikennelinjojen kehittäminen. Suomalaisessa yhteiskunnassa autoiluun puuttuminen on nähty hankalana, vaikka ympäristövaikutukset tiedostetaankin laajalti. Välimatkat ovat pitkiä ja suuria kaupunkeja luukuunottamatta, ihmiset eivät asu riittävän tiheästi kunnollisen joukkoliikenteen järjestämiseksi. (Jalkanen;ym., 2017) Monilla paikkakunnilla yksityisautoilu on ainoa järkevä vaihtoehto. Sähköautot ja muut ympäristöystävällisemmät ratkaisut ovat toistaiseksi monille liian kalliita, mutta tämä tilanne tulee luultavasti tulevaisuudessa korjaantumaan.

Ilmastoon vaikuttavat elementit tulisi ottaa huomioon kaikessa liikennettä koskevassa päätöksenteossa. Liikennepoliitikassa tarvitaan muutosta, jossa liikenne muuttuisi kokonaisvaltaisemmaksi palveluksi. Se voisi muodostaa palvelukokonaisuuden, josta käyttäjä valitsee tarvitsemansa palvelut. Kokonaisuuteen kuuluisivat esimerkiksi joukkoliikenne, kimpakyydit, taksi, junaliikenne, pysäköintimaksut ja kaupunkipyörät. Tekninen kehitys mahdollistaakin tulevaisuudessa, ja osittain jo nyt, liikenteen muutoksen laajemmaksi palveluksi. ”Älykkään” liikenteen ansiosta liikkumista voidaan suunnitella paremmin käyttäjän näkökulmasta. (Jalkanen;ym., 2017.)

Lähiöt

Kaupunkien lähiöt muodostavat ongelman, jonka ratkaisu on tärkeä osa tulevaisuuden kaupunkeja, ja miten niistä kehitetään yhä vetovoimaisempia. Joistain lähiöalueista on jo muodostunut arvostettuja ja houkuttelevia, mutta osa on päässyt taantumaan ja leimaantunut ”huonoksi asuinalueeksi”. Alueiden eriytyminen johtaa suuriin sosio-ekonomisiin eroihin lähiöiden välillä. Lähiöiden haasteena on myös esimerkiksi heikkenevä palveluiden saatavuus. Kun alueita rakennettiin, niihin suunniteltiin riittävä riittävä määrä yksityisen ja julkisen sektorin palveluita. 2000-luvulla erityisesti päivittäistavara-kaupat ovat siirtyneet suurempiin yksiköihin pois lähiöistä ja asukkaiden kävelymatkan päästä. Hypermarketit vetävät palveluita pääteiden varsille, mikä edellyttää lähiöiden asukkaita omistamaan auton, jotta arkisten asioiden hoitaminen onnistuu. Alueita kehitettäessä vaikeimpia ovat sellaiset lähiöt, jotka sijaitsevat kauimpana kaupunkien keskustoista ja palveluista. (Maantieteen ja geologian laitos, Turun Yliopisto.)

Lähiöiden eriytymistä pyritään ehkäisemään sekä kuntien että valtakunnan tasolla erilaisilla ohjelmilla. Taantumiskiirteen lopettaminen ja kehityksen muuttaminen vie aikaa, eikä tilannetta aina saada ohjelmillakaan parannettua. Tavoitteena esimerkiksi ympäristöministeriön ohjelmissa on ollut lähiöiden asukasrakenteen ja palveluiden monipuolistaminen. Lähiöiden ongelmana on nähty myös se, että niissä yleensä vain asutaan. Alueita on pyrittävä kehittämään myös työskentely- ja ajanviettopaikaksi ja näin synnyttää toiminnallisempaa kaupunkia. Monien lähiöiden rakennukset lähestyvät viidenkymmenen vuoden ikää ja ovat kipeästi peruskorjauksen tarpeessa. Peruskorjauksen yhteydessä voidaan parantaa myös rakennuksen esteettömyyttä ja siistiä julkisivua lähiörakennusten houkuttelevuuden lisäämiseksi. Kehittämällä rakennetun ympäristön ilmettä, lisäämällä palvelutarjontaa ja vahvistamalla alueellista identiteettiä, voidaan lähiöistä tulevaisuudessa saada kiinnostavampia ja houkuttelevampia asuinalueita. (Maantieteen ja geologian laitos, Turun Yliopisto.)

Keskusta ja lähiö tulevat käsitteinä tulevaisuudessa menettämään merkitystään, kaupunkien toimintojen sekoituessa enenevässä määrin. Vastareaktiona funktionalismin vyöhyke-ajattelulle palvelut ja toiminnot sekoittuvat kaupunginosien sisällä. Pyrkimyksenä on alue, josta löytyy sekä työpaikkoja että vapaa-ajanvietto mahdollisuuksia, kerrostaloja että matalaa rakentamista, virkistysalueita että ravintoloita ja kauppajoja. (Carmona;ym., 2003.)

OULU

Uuden Oulun yleiskaavassa Oulun kaupungin tulevaisuuden tavoitteeksi on määritelty ”Pohjoisen kestävä kaupunki”. Yleiskaavassa määritelty kaupungin strategia asettaa tavoitteeksi muun muassa elinvoiman lisäämisen, ympäristön kestävyyspanostamisen sekä yhdyskuntarakenteen eheyttämisen.

Yhdyskuntarakennetta pyritään eheyttämään esimerkiksi täydennysrakentamisen avulla, mikä samalla parantaa kaupungin vetovoimaisuutta ja viihtyvyyttä. Tiiviimmän maankäytön ja rakentamisen avulla pyritään luomaan monipuolisempaa kaupunkiympäristöä. Tavoitteena on myös kehittää entisestään kaupunkilaisten mahdollisuuksia ekologisesti kestävämmän liikenteen käyttöön, kuten kävelyyn, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen. Oulu on luonteeltaan verkostokaupunki, eli se muodostuu erilaisista ja -kokoisista keskuksista. Tarkoituksena on tulevaisuudessa parantaa kevyt- ja joukkoliikennelinjoja keskusten välillä. (Oulun kaupunki, 2016.)

Yleiskaavassa erityisessä tarkastelussa ovat Oulun keskukset ja Oulujoen suiston alueet. Suiston keskeisen sijainnin ansiosta kehittämismahdollisuudet pitkällä aikavälillä ovat hyvät. Tulevaisuudessa Oulun merellisyyttä halutaan korostaa ja jokisuiston ranta-alueita parantaa. Suiston historia on pitkä ja alueelle sijoittuu paljon kulttuurihistoriallisia- ja luontoarvoja. Tuiraan aluetta tullaan kehittämään niin, että se mielletään tulevaisuudessa yhä selkeämmin osaksi kaupungin keskustarakennetta. Alueella on tällä hetkellä paljon mahdollisuuksia tehokkaaseen täydennysrakentamiseen. (Oulun kaupunki, 2016.)

Syksyllä 2018 Osuuskunta Suomen Asuntomessujen hallitus myönsi Oulun kaupungille vuoden 2025 Asuntomessut. Asuntomessualue tulee sijoittumaan Hartaanselän rannan alueelle, mutta tarkkaa paikkaa ei ole vielä päätetty. (Oulun kaupunki, 2018.)

Oulu 2026-hanke

Oulun kaupunginvaltuusto linjasi Suomi100-juhlapäätöksensä, että kaupunki käynnistää hankkeen, jonka päämääränä on hakea Oululle vuodeksi 2026 Euroopan kulttuuripääkau-

pungin asemaa. Kulttuuripääkaupungin valitsee joka vuosi Euroopan Unionin asettama asiantuntijaraati. Oulu 2026-hanketta varten on perustettu jo lukuisia työryhmiä, jotka ohjaavat käytännön työskentelyä kaupunginjohtaja Päivi Laajalan johdolla. (Oulun kaupunki, 2017.)

Oulu 2026-hanketta varten tehtiin kaupungissa asumista koskeva kysely, johon vastasi yli 2000 oululaista. Kyselyn tarkoituksena oli selvittää kaupunkilaiset toivovat tulevaisuuden Oululta. Sujuvan arjen kannalta tärkeiksi asioiksi koettiin muun muassa tehokas ja toimiva reaaliaikainen asiakaspalvelu, palvelujen sijainti lähellä asuinpaikkaa ja harrastuksien ja muiden hyvinvointia tukevien aktiviteettien löytäminen kaupungista. Myös luonnon rooli nähdään tärkeänä osana kaupunkia ja asuinalueita. Ihmiset toivovat myös toimivaa joukkoliikennettä, kehittyvää ja tiivistä keskustaa ja laajaa kulttuuri ja tapahtuma tarjontaa. Kysymykseen siitä, millainen ilmapiiri vuoden 2026 Oulussa tulisi olla, kaupunkilaiset vastasivat toivovansa turvallisuutta, hyväntuulisuutta ja asukkaista välittämistä. Oulun haluttiin myös olevan helposti lähestyttävä, sekä ekologinen ja kestävä. Näkyvä kaupunkikulttuuri, festivaalit, monipuolinen kahvila ja ravintola tarjonta sekä mielenkiintoinen arkkitehtuuri ja kaupunkikuva auttavat kyselyn mukaan tekemään Oulusta Euroopan kulttuuripääkaupungin. (Oulun kaupunki, 2017.)

4. REFERENSSIKOhteITA

Referenssikohteilla tarkoitan tässä työssä asuinalueita ja arkkitehtuurikohteita, joita olen valinnut työhöni malliksi ja vertailukohteiksi. Kaikilla kohteilla on jotain yhteistä diplomityön suunnittelualan kanssa, tai ne ovat mielestäni toimivia esimerkkejä siitä, millä tavalla Hartaanselän rantojen alueita voisi lähteä kehittämään. Referensseiksi valikoitui pohjoismaisia kohteita, koska niiden vertaaminen Oulun mittakaavaan ja ilmastoon on jossain määrin realistista. Kolme neljästä kohteesta sijaitsee veden äärellä ja ranta alueiden suunnittelu on hoidettu ensiluokkaisesti. Kaikilla työhön valikoituneilla referenssikohteilla on yhtymäkohtana suunnittelualan kanssa myös historia teollisuusalueena. Referenssikohteiden avulla olenkin pohtinut esimerkiksi sitä, miten vanhasta teollisuusmiljööstä luodaan uusi asuinalue. Miten uutta ja korkeatasoista ympäristöä luodaan kunnioittaen samalla vanhoja rakenteita. Ruotsissa ja Tanskassa sijaitsevat kohteet liittyvät Hartaanselän rantoihin myös siinä mielessä, että ne eivät sijaitse kaupunkien historiallisissa keskustoissa, mutta alueelle on silti onnistuttu luomaan elävää kaupunkitilaa ja urbaania ympäristöä perinteisen lähiöasumisen sijaan.

HAMMARBY SJÖSTAD, TUKHOLMA

Hammarby Sjöstadin naapurusto sijaitsee Tukholman Södermalmilla. Alue uudelleen rakennettiin vuosina 2004–2016. Ennen uudistamista alue oli teollisuuden käytössä ja tunnettiin vaarallisesti saastuneesta maaperästään. Tällä hetkellä se on kuitenkin yksi Tukholman suosituimmista ja miellyttävimmistä uusista asuinalueista, jossa asuu jo noin 25 000 kaupunkilaista. Hammarby Sjöstad sijaitsee perinteisesti keskustaksi mielletyn alueen ulkopuolella, mutta on silti yleisilmeeltään kaupunkimainen. Kaupunkikulttuuria luovat kivijalkakaupat, toimistot, kulttuuritahtumat ja kävelybulevardit. (Urban Green - Blue Grids.)

Kaupunginosan selkeä ominaispiirre on sen suhde veteen. Alueella on runsaasti erilaisia laitureita ja kävelyreitejä veden äärellä ja sen päällä. (Wikipedia, 2018) Rakennukset on suunnattu niin, että mahdollisimman monesta asunnosta avautuu merinäköymä.

Yksi alueen suunnittelun pääpainopisteistä on kestävä kehitys. Kaikki käytetty sähkö tulee uusiutuvista energianlähteistä. Pääenergianlähteenä toimii Ruotsissa muutenkin yleinen maalämpö, myös aurinkoenergiaa on hyödynnetty esimerkiksi veden lämmittämisessä. Alueella testataan jatkuvasti uusia muotoja tuottaa energiaa mahdollisimman vähä päästöisesti. Hammarbyn kaupunginosasta on tullut kestävä kaupunkisuunnittelun malliesimerkki. (Urban Green - Blue Grids.)

Hammarby Sjöstad valikoitui työn referenssikohteeksi monesta syystä. Etenkin merenrannan ja laiturireittien käyttö on ensi luokasta. Myös asuinrakennusten ja julkisten kaupunkitilojen välinen tasapaino toimii alueella. Yksityisen ja julkisen suhde on saatu toimimaan taitavalla kaupunkisuunnittelulla, eikä esimerkiksi erilaisia alueita erotteleville aidoille ole tarvetta. Veden tuominen alueelle kanaaleihin ja niiden varsille jäsenyivät viheralueet luovat viihtyisää ja tavanomaista kaupunkitilaa monipuolisempaa ympäristöä. Elementtejä, joita erityisesti haluaisin tuoda suunnitelmaan Hartaanselän rannalle ovat tyyli, jolla viheralueet ja vesi tuodaan osaksi kaupunkitilaa, sekä rannan laiturirakennelmat ja -reitistöt.



Kuva 42. Näkymä vehreältä kävelykadulta.



Kuva 43. Ilmakuva alueesta.



Kuva 44. Laiturirakennelma.



Kuva 45. Rannan laituri.



Kuva 46. Kanava ja viheralueita.



Kuva 47. Kaupunkitilaa kanaalien varsilla.

SLUSEHOLMEN, KÖÖPENHAMINA

Sluseholmenin kaupunginosa sijaitsee Kööpenhaminan eteläsatamassa. Alun perin raskaan teollisuuden käytössä ollut satama-alue, on nykyään merellinen ja trendikäs naapurusto. Sluseholmenin uuden aluesuunnitelman laati arkkitehtitoimisto Arktema yhteistyössä Sjoerd Soeters arkkitehtien kanssa. Alueen rakentaminen aloitettiin vuonna 2004 ja ensimmäiset asukkaat saapuivat vuonna 2007. Vuoteen 2008 mennessä kaikki 1350 asuntoa oli rakennettu valmiiksi. Sluseholmeniin on rakennettu yhteensä kahdeksan keinoitekoista saarta, jotka on erotettu toisistaan kapeilla kanaaleilla. Saarelta toiselle kuljetaan alueen lukuisia siltoja ja laitureita pitkin. Alueen monipuolisen kaupunkikuvan takaamiseksi yksittäisten rivitalojen ja townhousien julkisivuja oli suunnittelemaan 20 eri arkkitehtitoimistoa, kuitenkin Arkteman aluesuunnitelmassa asettamien säättöjen puitteissa. (Wikipedia, 2018.)

Valitsin Sluseholmenin alueen referenssi kohteeksi, koska näen siinä monia elementtejä, jotka tekevät siitä asuinalueena mielenkiintoisen ja elävän. Vettä ja sen läheisyyttä on selvästi käytetty hyvin hyödyksi alueella. Lukuisat kanaalit, laiturit ja uimapaikat tuovat veden kaupunkilaisten saavutettaville. Jopa kotiovelle voi päästä omalla veneellä. Oulu on merenranta-kaupunki, mutta silti pitkää rantaviivaa ei ole hyödynnetty juuri muualla kuin Kiikelin alueella Oulun keskustan tuntumassa.

Toinen alueen ominaisuus, josta halusin ottaa oppia omaa suunnitelmaani ajatellen, on arkkitehtuurin monimuotoisuus. Nopeasti vilkaisemalla alue näyttää hyvinkin harmoniselta, mutta lähemmin tarkasteltuna lähes jokainen julkisivu on erilainen. Yleissuunnitelmassa annetuilla ohjeilla alueelle on luotu yhtenäinen ilme, mutta arkkitehteille on silti annettu lupa toteuttaa visioitaan ja luoda yksilöllisiä rakennuksia ja julkisivusommitelmia. Usein nopealla aikataululla yhdellä kertaa rakennettu asuinalue saattaa jäädä yksitoikkoiseksi, sillä historialliset kerrostumat puuttuvat ja rakennukset muistuttavat liikaakin toisiaan. Sluseholmenissa on kuitenkin onnistuttu luomaan illuusio kaupungista, joka olisi rakennettu vaihteittain eikä suinkaan yhdessä rykäyksessä.



Kuva 48. Kanaalit kulkuväylinä.



Kuva 49. Monimuotoiset julkisivut.



Kuva 50. Teollisuusväikutteet julkisivujen materiaaleissa.



Kuva 51. Merellinen kaupunginosa.



Kuva 52. Kävelyteitä ja siltoja.

Sluseholmen sijaitsee noin viiden kilometrin päässä Kööpenhaminan varsinaisesta keskusta-alueesta, mutta sen tunnelma on silti hyvin kaupunkimainen. Suunnittelussa ei ole lähdetty Suomessa totuttuun lähiörakentamiseen ja pistetaloihin, vaan aluetta on lähdetty suunnittelemaan perinteisesti kaupunkien keskustoissa nähtyyn umpikortteli-tyyliin. Korttelien väliin jäävät kadut ja kanaalit muodostavat asukkaille viihtyisää kaupunkitilaa, kun taas kortteleiden sisäpihat ovat vehreitä yksityisempiä oleskelualueita. Kanaalit toimivat alueella myös kulkuväylinä. Sluseholmenin alue onkin pääasiassa vain kevyen liikenteen ja veneiden käytössä. Autottomuus on asia, jonka haluaisin tuoda myös Hartaanselän alueen suunnitelmaan.

VÄSTRA HAMNEN, MÄLMÖ

Västra Hamnen on naapurusto Centrumin kaupunginosassa Malmössä Etelä-Ruotsissa. Vanhan teollisuusalueen ja sataman tilalle alettiin suunnitella uutta tulevaisuuden kestäväää kaupunginosaa vuonna 2001. Alueen maamerkinä tunnetaan pilvenpiirtäjä Turning Torso, jonka suunnitteli espanjalainen arkkitehti Santiago Calatrava. (Visit Sweden.)

Västra Hamnen on reilun vuosikymmenen aikana nousut Malmön kalleimpien ja halutuimpien asuinalueiden joukkoon. Alueen houkuttelevuutta ja vetovoimaisuutta lisäävät esimerkiksi rantapromenadi, rullalautailupuisto, uimaranta ja ravintolat. Asuinalueen suunnittelun keskiössä teemana oli kestäväkehitys. Se oli Euroopassa ensimmäinen kaupunginosa, joka ainakin väittää olevansa täysin hiilineutraali. Alueella on käytössä maalämpöä hyödyntävä järjestelmä, jonka avulla rakennuksia lämmitetään talvella ja viilennetään kesällä. (Wikipedia, 2017.)

Malmön kaupungin uusin suunnitelma alueelle ulottuu vuoteen 2031 ja siihen kuuluu esimerkiksi Ruotsin suurin passiivinen ja energiatehokas asutuskohde, energiatehokas joukkoliikenne, sekä laajennus alueen viherverkostoon. (Visit Sweden.)



Kuva 54. Talvipuutarha.



Kuva 55. Rannan laituri.



Kuva 56. Uimapaikkoja.



Kuva 53. Townhouse rivistö.



Kuva 57. Ilmakuva alueesta.



Kuva 58. Näkymä rantabulevardilta.

Västra Hamnenin ja suunnittelualueeni välillä on monia yhtäläisyyksiä. Molemmat sijaitsivat varsinaisen keskustan ulkopuolella, meren rannassa. Molemmat ovat myös teollisuuden käytössä olleita alueita, joista on haluttu valjastaa uudenlaisia asuinalueita. Itse olen vieraillut Västra Hamnenin kaupunginosassa muutamaan kertaan, ja se on jäänyt hyvin selkeästi mieleeni positiivisena kokemuksena. Rakennukset ovat arkkitehtuuriltaan erilaisia ja mielenkiintoisia, julkista kaupunkitilaa on paljon ja merenrantaa on hyödynnetty isolla mittakaavalla. Parhaiten mieleen jäi rannassa kulkeva leveä katu, jossa ihmiset viettivät sankoin joukoin aikaa, jopa huonommallakin säällä. Aivan rannassa kulkee pitkä laituri, jonka varrelta löytyy lukuisia istuma- ja uimapaikkoja. Edessä avautuu näkymä avomerelle.



Kuva 59. Venesatama.

Rannan käyttö kaupunkilaisten oleskelupaikkana on yksi tärkeimmistä elementeistä, joista sain vaikutteita suunnitelmaani. Myös rakennusten julkisivujen monipuolisuus ja värienkäyttö, sekä vaihtelevat rakennusmuodot rivitaloista pilvenpiirtäjään, luovat mielenkiintoista ympäristöä. Arkkitehtuurin monipuolisuus on asia, jonka halusin myös tuoda suunnitelmaan. Yhdellä kertaa suunnitellusta alueesta voi muuten helposti tulla liian monotoninen ja käyttäjien silmään tylsä.

Samoin kuin Sluseholmenissäkin, Västra Hamnen on tunnelmaltaan enemmän kaupunki kuin lähiö. Kivijalkaliikkeitä löytyy ja rakennukset on sijoitettu umpikorttelirakenteen mukaan, jolloin syntyy julkista katuilaa ja yksityisempiä sisäpihoja. Lähiömäisempää tuntua tuovat lähinnä rannan osat, jotka on jätetty isoiksi puistoalueiksi.

TEURASTAMO, HELSINKI

Helsingin Tukkutorilla Kalasataman läheisyydessä sijaitseva Teurastamo on entinen Helsingin kaupungin vuonna 1933 rakennettu teurastuslaitos. Teurastamo avattiin yleisölle uudestaan vuonna 2012. Siitä muodostui nopeasti kaupunkilaisten uusi, ympäri vuoden toimiva, olohuone. Pihapiiristä löytyvät muun muassa grilli, pyöränkorjauspiste, sähköviljelyalue ja vuokrattava sauna. Maksullisia palveluita tarjoavat pasta- ja jäätelötehdas, tislamo, kahvipaahtimot ja erilaiset tapahtumajärjestäjät. Teurastamon alueella toimii tällä hetkellä reilu kymmenen erilaista toimijaa. (Helsingin kaupunki.)

Piha-alueelle voi vapaasti tulla piknikille ja pelaamaan pihapelejä. Alueella järjestetään usein ilmaistapahtumia liittyen esimerkiksi ruokaan tai kirpputoritoimintaan. Vanhat teurastuslaitoksen rakennukset muodostavat alueelle tyyliltään rosoisen teollisen, mutta samalla trendikkään tunnelman. Pihapiirissä toimii useita ravintoloita, kuten Kellohalli, Teurastamon portin Roslund sekä Palema. (Stadissa.fi.)



Kuva 60. Teurastamon sisäänkäynti.



Kuva 61. Teurastamon Kellohalli.



Kuva 62. The Helsinki Distilling Companyn tislamo.



Kuva 63. Teurastamon pihapiirin graffiteja.



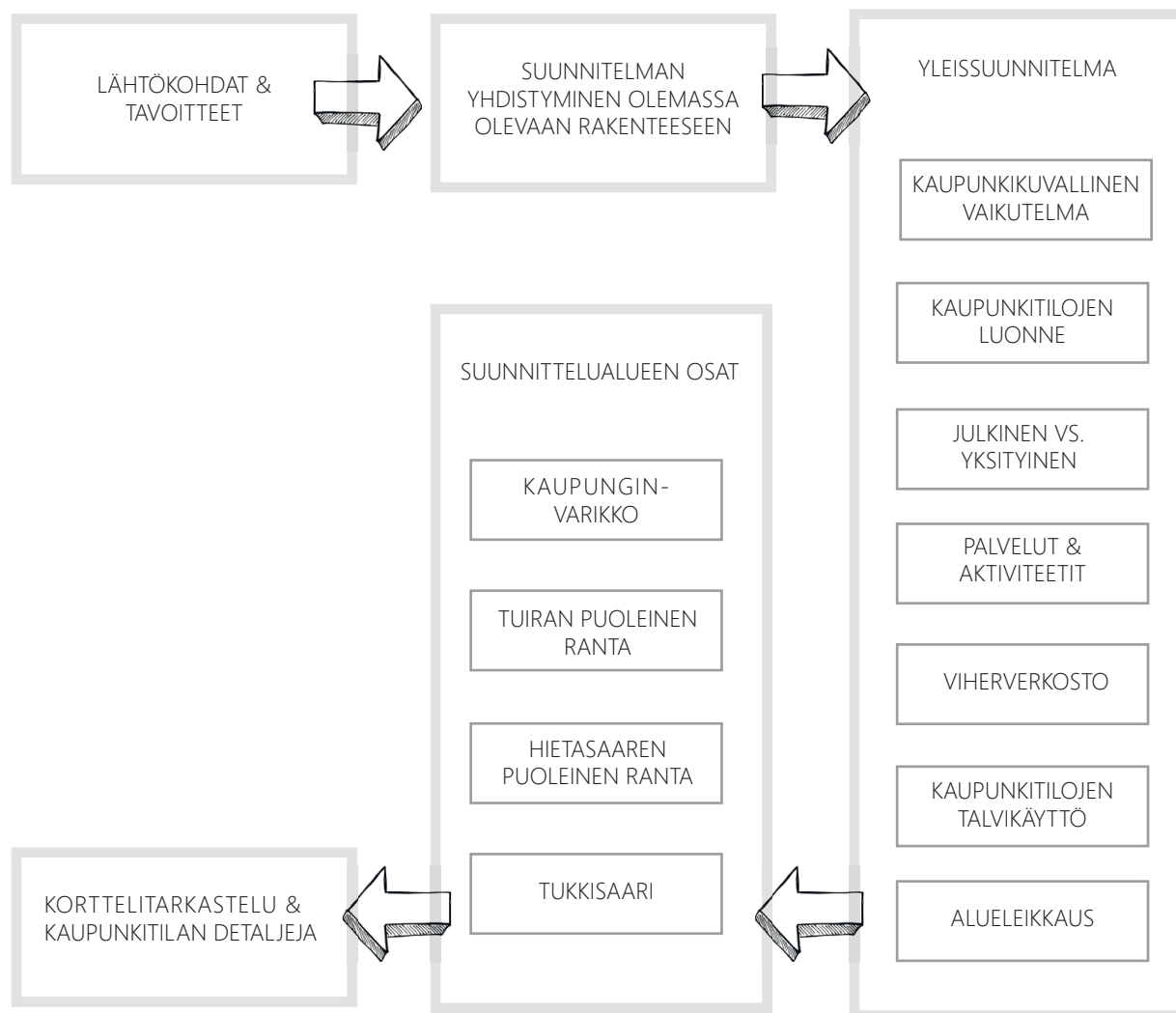
Kuva 64. Ravintolan sisäänkäynti.



Kuva 65. Teurastamon pihapiirin punatiilirakennuksia.

Teurastamo oli helppo valinta varikon uudistamisen esikuvaksi monesta syystä. Teurastamosta on muutamassa vuodessa tullut Helsingissä suuri menestys, jonka pihapiiriin kerääntyy suuria määriä ihmisiä päivittäin. Sijaintina Kalasatama on Teurastamolle otollinen, sillä uudelle alueelle muuttaa parhaillaan, ja varsinkin pilvenpiirtäjäkompleksin valmistuttua, suuria määriä uusia asukkaita. Teurastamo on osaltaan ollut luomassa uutta kaupunkikulttuuria Kalasataman alueelle ja sen lukuisat palvelut houkuttelevat ihmisiä ympäri Helsinkiä. Samanlaista efektiä voisi myös restauroitu varikko herättää Oulussa ja ainakin Toppilan ja Tuiran alueilla, joihin rakennetaan parhaillaan kovalla tahdilla uusia asuinrakennuksia ja joihin muuttoliike on kovaa.

Kaupunkikulttuurin arvostus on jatkuvassa nousussa ja ihmiset odottavat yhä parempia palveluita ja erikoisempia elämyksiä. Teurastamolta löytyy niin paljon tekemistä, että ihmiset viihtyvät siellä helposti, vaikka koko päivän. On konsertteja, saunaa, aurinkotuoleja, kirpputoreja, mahdollisuus grillata omia eväitä tai syödä ravintolassa. Teurastamoa ja varikkoa yhdistää luonnollisesti myös punatiilinen teollisuusmiljö, jonka keskelle muodostuvan aukion ympärille palvelut kätevästi sijoittuvat. Tehdasympäristöt ja teollisuustyyli ovat hyvin pinnalla tällä hetkellä. Kaupunginvarikon tyyli- ja yleisessä ilmapiirissä olisi paljon potentiaalia Teurastamon tyyppien kaupunkikulttuurin keskuksen luomiseen.



Kaavio 14. Suunnitelmaluvun rakenne.

5. SUUNNITELMA:

KAUPUNGIN VARIKOSTA AKTIIVISEKSI ASUINALUEEKSI
- ELÄVÄÄ JA YHTEISÖLLISTÄ KAUPUNKITILAA
OULUN HARTAAANSELÄN RANNALLE

Tässä luvussa käyn ensin läpi suunnitelmani lähtökohtia ja tavoitteita ja sitä, mitä taustatutkimuksessa ilmi tulleista elementeistä haluan hyödyntää Hartaanselän rantojen suunnitelmassa. Lähtökohtien jälkeen etenen suunnittelualueen ympäristöstä alueen yleissuunnitelmaan, siihen miten suunnittelualue toimii asuinalueena. Millainen on kaupunkikuvallinen vaikutelma ja miten esimerkiksi liikenne- ja viherverkostot toimivat. Seuraavaksi käyn alueen läpi pienemmissä osissa. Jaottelu osiin on tehty samalla periaatteella kuin nykytilanteen analyysi -kohdassa aiemmin, eli varikko, Tuiran puoleinen ranta, Tukkisaari ja Hietasaaren puoleinen ranta. Lopuksi tarkastelen suunnitelmaa lähemmin korttelien tasolla ja käyn läpi yksityiskohtia, joista alueen kaupunkilat koostuvat.



Kaavio 15. Ideointia aktiivisen ja virikkeellisen kaupunkitilan elementeistä.

5.1 LÄHTÖKOHDAT JA TAVOITTEET

Diplomityöni suunnitelmaosuuden päätavoite on luoda Hartaanselän rantojen alueelle kokonaisvaltainen suunnitelma siitä, miten rantaa ja tyhjentyvää Kaupunginvarikkoa voidaan jatkossa kehittää. Suunnitelman tavoite on tuottaa Oulun kaupungille ideoita, joita voidaan hyödyntää alueen jatkokehityksen suunnittelussa.

Tämän työn tavoitteena on suunnitella alue, joka ei olisi pelkkää asumista, vaan jonne muodostuisi aktiivista ja yhteisöllistä kaupunkitilaa. Palveluiden ja harrastusten perään ei välttämättä tarvitsisi lähteä muualle, vaan asuinalue muodostaisi oman kaupunkimaisen yhteisönsä. Suunnittelun alueen ympäristössä ja ympäri Oulua rakentamisen tyyli on ollut pitkään sama. Rakentaminen on tiheämpää kuin 1960- ja 70-lukujen lähiörakentaminen, mutta muistuttaa sitä muuten tyyliltään. Tuiran ja Toppilan alueelle on rakennettu ja rakennetaan parhaillaan vaaleiksi rapattuja pistetaloja samalla kaavalla. Rakennusten väleihin jää epämääräisen muotoisia käyttämättömiä tiloja ja kaupunkikuvallinen vaikutelma jää tylsäksi. Vaarana on, että ei opita 60- ja 70-lukujen virheistä, vaan rakennetaan lisää samanlaisia ”nukkumalähiöitä”. Nukkumalähiöitä syntyy, kun palvelut keskittyvät hypermarketteihin, asukkaat ovat henkilöautojen varassa heikkojen joukkoliikenne yhteyksien takia ja harrastusten perässä joudutaan siirtymään muihin kaupunginosiin. Syy, jonka takia palvelut kaikkoon lähiöistä ja joukkoliikenne ei ole riittävää, on yksinkertainen: käyttäjiä ja asiakkaita on liian vähän. Kun halutaan luoda aluetta, johon syntyy aktiivista kaupunkimaista ympäristöä, täytyy alueelle saada riittävästi ihmisiä.

Perinteisesti suomalaisessa lähiörakentamisessa on arvostettu luonnonläheisyyttä ja isoja pihvoja. Rakennusten väleihin on jätetty paljon tilaa, on suosittu lamelli- ja pistetaloja ja avokortteleita. Harvaan rakentaminen tuo väistämättä vähemmän ihmisiä alueelle kuin tiiviimpi rakenne. Johtopäätös on siis selvä: kun halutaan enemmän palveluntarjontaa ja ihmisiä uusiin kaupunginosiin, pitää rakentaa tiheämmin kuin 70-lukulaisessa lähiömallissa on totuttu. Yksi suunnitelmani lähtökohdista on perinteisesti kaupunkien keskustoista tutumman korttelirakenteen hyödyntäminen. Jotta tavoitteeseen aktiivisesta asuinalueesta päästäisiin, on lähtökohtana oltava tiiviimpi rakenne, kuin mihin alueella on aikaisemmin totuttu. Tiiviimpi kaupunkisuunnittelu ja täydennysrakentaminen ovat myös energiatehokkaampia ratkaisuja. Esimerkiksi autoilua voidaan vähentää selvästi, kun palvelut löytyvät mahdollisimman läheltä ja joukkoliikenne yhteydet ja kevyen liikenteen väylät ovat kunnossa.

Riittävän tiheä ja rakenteeltaan kaupunkimaisen rakenteen saavuttamisen jälkeen, voidaan alkaa suunnitella sitä, miten ihmiset saadaan viihtymään korttelien väleihin jäävissä kaupunkitiloissa. Yhteisöllisen ja aktiivisen kaupunkitilan syntymiseksi tarvitaan riittävä määrä erilaisia virikkeitä. Jotta ihmiset laajentaisivat elinympäristönsä kotinsa seinien sisältä myös ympäröivälle asuinalueelle, eikä tämä tarkoita parkkipaikalla odottavan auton luo kävelyä aamuisin, tarvitaan houkuttelevaa ja mielenkiintoista ympäristöä, jossa viettää vapaa aikaa. Nykytilassaan Hartaanselän alue ei tarjoa juuri muuta houkuttelevaa, kuin kauniin maiseman Oulujoen suistoalueelle. Virikkeellistä ja elämänlaatua parantavaa asuinalueetta suunnitelmassani luovat esimerkiksi kattava viherverkosto, lukuisat urheilumahdollisuudet, ravintolat, kerhotilat, uiminen ja saunominen ja grillipaikat.

Nykytilassaan tontti on varikkoaluetta ja kevyenliikenteenväylää lukuun ottamatta melko käsittelemätöntä rantaa. Pitkähölkä rannan pätkältä löytyy vain muutamia penkkejä ja pieni rikkinäinen laiturin pätkä Tukksaaren rannasta. Tukksaari on erityisesti kalastajien suosiossa, mutta mitään toimintaa tukevia rakennelmia, kuten laitureita, alueelta ei löydy. Rannan hyödyntäminen ja se miten alueen merellisestä sijainnista saadaan kaikki ilo irti ja kaupunkilaisten käyttöön, muodostuikin yhdeksi suunnitelmani pääteemoista.

Omaleimainen kaupunginosa tarjoaa jotain, mitä muualta ei löydy ja se on suunnittelun alueella Kaupunginvarikko. Varikon vanha teollisuusmiljöö luo erinomaiset puitteet uuden kaupunkikulttuurin keskuksen luomiseen. Tavoitteena on, että uuden asuinalueen suunnitelma muodostaisi luonnollisen jatkumon varikkoalueelle, joka luo 1950-lukulaisella punatiilisellä arkkitehtuurillaan paikalle oman leimansa ja toimii tärkeänä kaupunkikuvallisena maamerkinä. Jotta alueesta muodostuisi yhtenäinen kokonaisuus, varikon rakennukset toimivat lähtökohtana myös alueen muulle arkkitehtoniselle ilmeelle, muodonannosta materiaaleihin. Tavoitteena oli luoda kaupunkikuvallisesti omaleimainen alue, joka erottuu olemassa olevasta ympäristöstä selkeästi, mutta toimii silti osana olemassa olevaa kaupunkirakennetta.

Oulun kaupungilta saadun ohjeistuksen mukaan Kaupunginvarikon ja Tuiran puoleiselle alueelle tarkoituksena oli luoda urbaania kerrostaloasumista. Kaupunkimaisemman alueen vastapainoksi Hietasaaren puoleiselle rannalle on sijoitettu omakotitaloja ja rannan käsittely on hyvin vähäistä. Hartaanselän molemmille rannoille syntyy selkeästi omanlaisensa luonteet, Tuiran puoleinen ranta erottuu Hietasaaresta selvästi kaupunkimaisena alueena.

5.2 UUDEN ALUEEN YHDISTYMINEN OLEMASSA OLEVAAN KAUPUNKIRAKENTEESEEN

Uusi alue liittyy kiinteästi olemassa olevaan kaupunkirakenteseen. Se asettuu Tuiran ja Toppilan kaupunginosien väliin, luoden kaupungin rakenteesta yhtenäisemmän (olemassa olevat suunnittelualueen ulkopuoliset rakennukset kaaviossa 16 merkattu harmaalla). Suunnittelualueen kaupunkimainen rakenne auttaa luomaan alueelle urbaanimpaa ilmettä, joka jatkuu myös Toppilansalmen uudella asuinalueella. Ennen Kaupunginvarikon teollisuusympäristö liitti alueen osaksi Toppilan satama-alueita. Satamatoiminnan loputtua tontti on jäänyt tyhjäksi kohdaksi Tuiran ja Toppilan kaupunginosien väliin. Uuden suunnitelman tarkoitus onkin liittää varikon ympäristö uudelleen osaksi ympäröivää kaupunkirakennetta. Suunnittelualueen viereen on parhaillaan rakentumassa uusien korkeimmillaan kuusitoista kerroksisten kerrostalojen alue, joka myös vahvistaa alueen kaupunkimaista yleisilmettä (kaaviossa 16 vihreällä merkitty).

Suunnitelman on tarkoitus yhdistää Tuiran ja Toppilan alueita ja parantaa Hartaanselän alueen liittymistä kaupunkirakenteseen. Alueen on silti tarkoitus erottua positiivisella tavalla ympäristönsä olemassa olevista ja parhaillaan rakenteilla olevista rakennuksista. Aluetta ympäristöstään erottavia tekijöitä muun muassa urbaanin korttelirakenteen ja tiilijulkisivut. Suurin osa ympäröivistä rakennuksista ovat julkisivultaan valkoisia piste- tai lamellitaloja. Alue muodostaa omaleimaisen ympäristön, joka samalla parantaa kaupunkirakenteen toimivuutta,

että luo uutta arkkitehtonisesti korkeatasoista ympäristöä.

Kaupunginvarikon alue tyhjenee varikkotoiminnasta vuoden loppuun mennessä. Suunnitelmassani halusin ehdottomasti säästää mahdollisimman paljon vanhaa tehdasmiljöötä ja keksiä sille uusia käyttötarkoituksia. Tällä hetkellä varikon alueella sijaitsevista rakennuksista suunnitelmassa on hyödynnetty vanhaa autohallia, korjaamoa ja huoltohallia. Uudella alueella säilyvät myös puuhuvilat Villa Lipporanta ja Talo Store. Alueella säilyvät rakennukset on kaaviossa merkitty turkoosilla värillä. Varikkoalueen keskellä sijaitsevia varastorakennuksia ja autohallin päätyyn myöhemmin lisättyä katosta en nähnyt säilyttämisen arvoiseksi (kaaviossa 16 merkitty keltaisella).



UUDET RAKENNUKSET



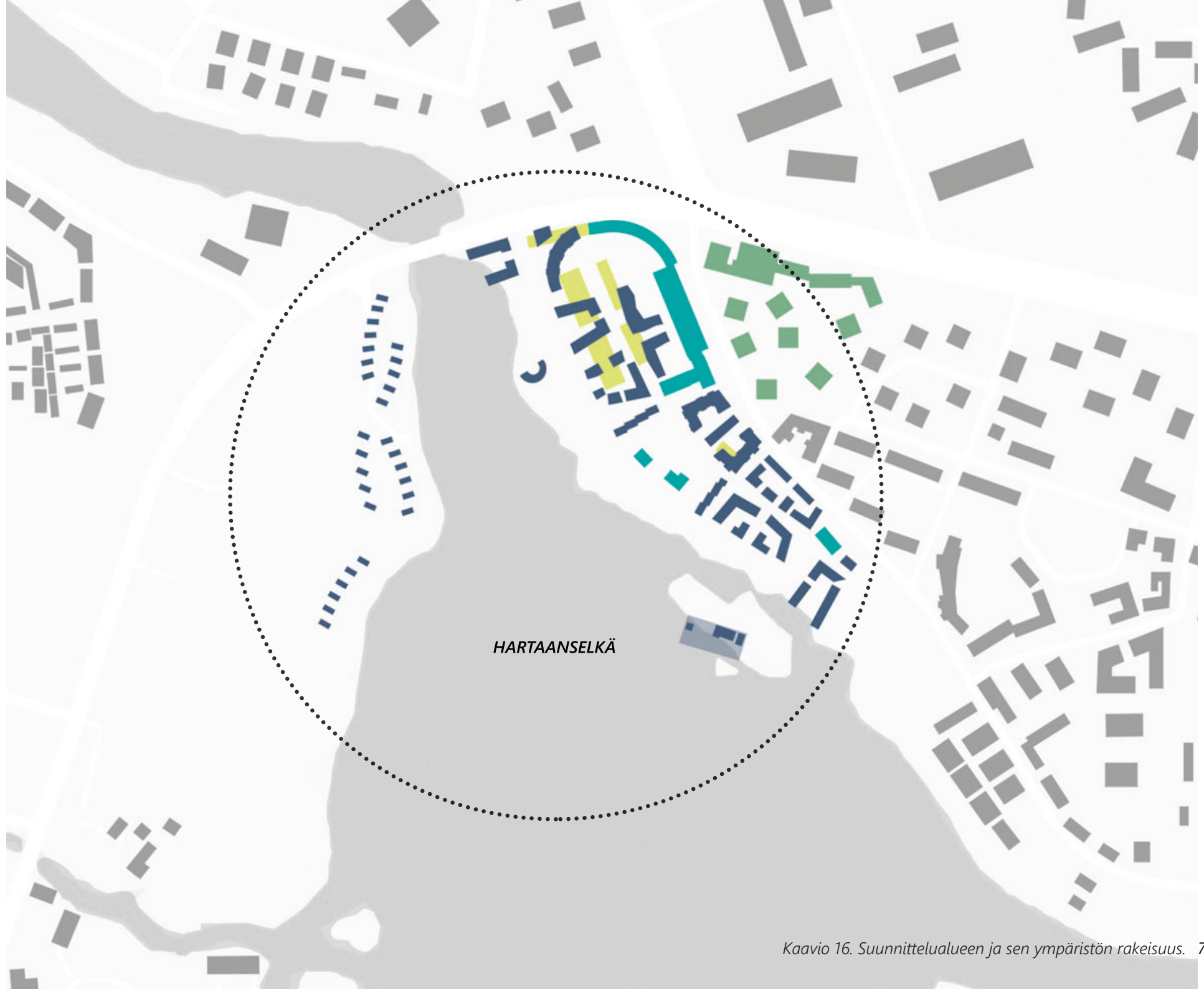
OLEMASSA OLEVAT SUUNNITELMASSA
SÄILYVÄT RAKENNUKSET



SUUNNITELMASSA PURETUT
RAKENNUKSET



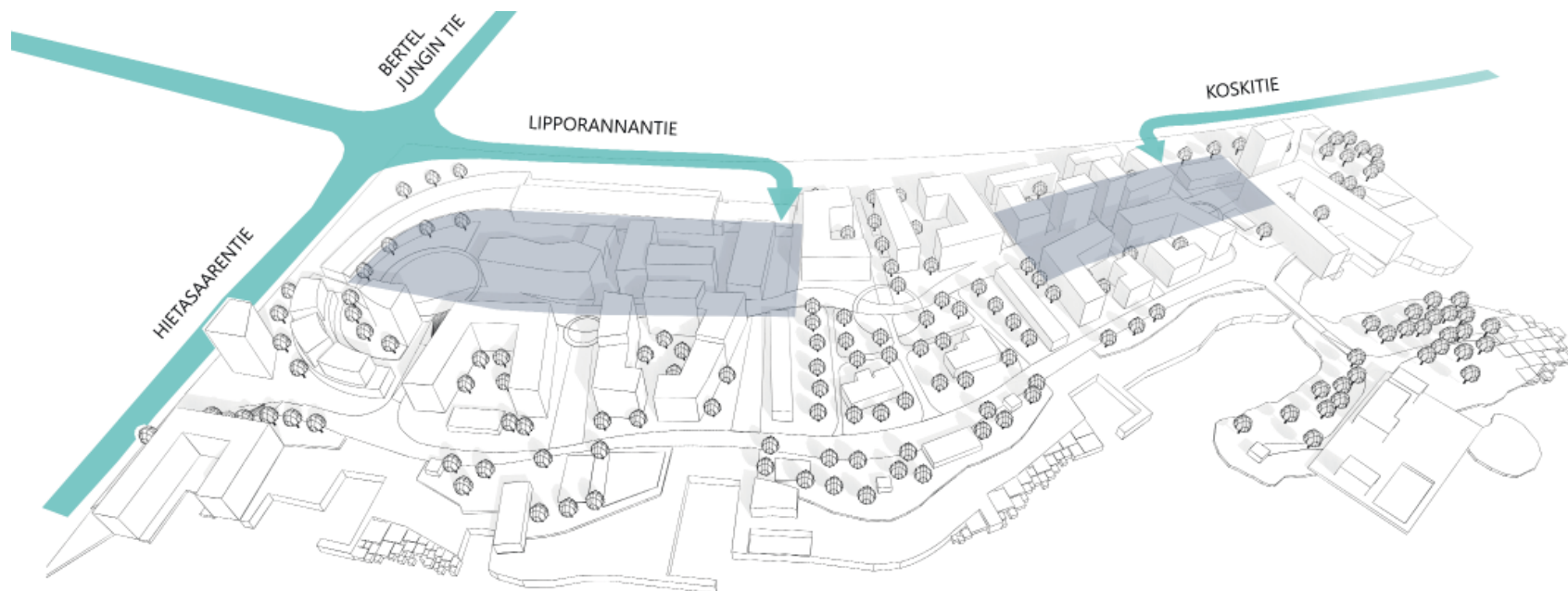
RAKENTEILLA OLEVAT RAKENNUKSET



HARTAANSELKÄ



Kaavio 17. Toppilaa ja keskustaa yhdistävä kevyen liikenteen väylä.



Kaavio 18. Suunnittelualueen lähestyminen autolla.



KEVYEN LIIKENTEEN VÄYLÄ



AUTOLIIKENNE

YHDISTYMINEN KAUPUNKIRAKENTEeseen

Hartaanselän rannalla Tuiran puolella kulkeva kevyen liikenteen väylä on tälläkin hetkellä päivittäin kovassa käytössä. Väylä yhdistää vauhdilla kasvavaa Toppilan aluetta keskustan kaupunkirakenteeseen ja on sekä työmatkoja pyörällä kulkevien kaupunkilaisten että lenkkeilijöiden ja koiranulkoiluttajien käytössä. Koin tärkeäksi tämän yhteyden säilyttämisen myös alueen uudessa suunnitelmassa (kaavio 17). Kevyen liikenteen väylä kulkee suunnitelmassani melko samalla kohdalla, kuin ennenkin, mutta siihen on eroteltu selkeästi erillinen pyöräkaista. Kaista on maalattu punaiseksi samaan tyyliin, kuin vuonna 2018 avattu pyöräbaana keskustan ja Linnanmaan välillä. Selvänä erottuva pyöräkaista tehostaa työmatkailijoiden ja muiden kovaa ajavien pyöräilijöiden mahdollisuutta kulkea nopeasti alueen läpi. Samaa aikaan vieressä rannan puolella kulkevalla kävelytiellä hitaammin liikkuvat eivät jää pyöräilijöiden alle ja tieltä voi helposti jäädä viettämään aikaa rantaan edessä avautuvien Hartaanselän maisemien äärelle.

Suunnittelualueutta autolla lähestyttäessä on kaksi vaihtoehtoa: keskustasta päin Koskitietä pitkin Länsi-Tuiran läpi, tai

Toppilan ja Hietasaaren suunnasta Bertel Jungin tietä pitkin. Tuiran läpiajoliikennettä on rajoitettu katkaisemalla autoliikenne Koskitien loppuosasta (kaavio 18). Oulun kaupungilta sain ohjeistuksen, että suunnittelualueelle ei ole pakko tuoda sisäistä autoliikennettä. Parkkipaikoitus on suunnitelmassa sijoitettu maanalle kahteen erilliseen halliin. Toinen sijaitsee varikon ja kahden sen viereisen korttelin alapuolella ja toinen Länsi-Tuiran päässä (kaavio 18, merkitty harmaansinisellä). Varikon puoleiseen parkkihalliin ajetaan Bertel Jungin tien liittymästä ja Länsi-Tuiran puolelle Koskitien päästä. Tonteille ajo ja pelastustiet sijoittuvat sivukaduille, joita kulkee alueella yhteensä kahdeksan kohtisuorassa keskuskatuun nähden. Varikon takana Lipporrannantien varressa sijaitsee muutamia kymmeniä maanpäällisiä parkkiruutuja, jotka on varattu lyhytaikaiseen pysäköintiin. Varikon alapuolisesta parkkihallista nousee kävelyluiska suoraan Varikkoaukion keskelle. Parkkihalleihin johtavia hissejä löytyy myös useista kohdista Keskuskadun varrelta. Parkkihalleihin on sijoitettu myös yhteiskäyttöisiä sähköautoja, joita alueen asukkaat voivat vuokrata. Muuten alue on suunniteltu kevyenliikenteen ehdoilla. Lapset saavat leikkiä kaduilla rauhassa ilman, että autoja tarvitsee varoa. Toimivan kevyen liikenteen järjestäminen vähentää tarvetta autoiluun alueella.

5.3 YLEISSUUNNITELMA

Asemapiirustuksen luonnosteluvaiheessa aloittamista helpotti aluetta selkeästi rajaavat linjat: olemassa olevat tiet ja Kaupunginvarikon vanhimmat rakennukset. Tontin pohjoispäädyssä erityisesti kaareva vanha varikon autohalli, toimi lähtökohtana uusien rakennusten sijoittelussa. Myös Lipporannantien kohdalla aluetta rajaava suorakaiteen muotoinen korjaamorakennus määritteli uusien korttelien mittakaavaa ja sijoittelua suunnitelmassa.

1950-luvun selkeät linjat ja muodot jatkuvat alueen yleissuunnitelmassa esimerkiksi uusien korttelien muotokielessä. Korttelit muodostavat ruutukaavamaisen kokonaisuuden varikon jatkeeksi ja vanhat suorakaiteen muotoiset varikon osat integroituvat osaksi uutta kaupunkimaista rakennetta. Liian tiukkaa ruutukaavaa en kuitenkaan alueelle halunnut, vaan sitä rikkoo koko alueen läpi kulkeva kevyenliikenteen keskuskatu, joka ottaa muotonsa rannan kaarevista muodoista. Kadun varrelle sijoittuu palveluita ja aktiviteetteja, sekä paljon istuma- ja oleskelupaikkoja alueen asukkailla ja muille kaupunkilaisille. Keskuskadun lisäksi myös Rantatien orgaaniset muodot syntyivät olemassa olevien maanmuotojen perusteella.

Keskuskadun varrelle sijoittuvat pyöreät aukiot, muodostavat kadun varrelle selkeitä kohtaamispaikkoja. Aukioille on sijoitettu runsaasti istumapaikkoja, istutuksia ja pergoloita ja

katoksia, viihtyisän ympäristön luomiseksi. Aukiot ovat mitta-kaavaltaan melko pieniä, joten liian isoja tyhjiä ja autioksi jääviä tiloja ei pääse syntymään. Suurin alueen kokoontumispaikoista on Varikkoaukio. Vanhan Kaupunginvarikon autohalli ja sen muotoa jatkava uusi asuinrakennus rajaavat keskelleen suunnittelualueen toiminnallisen keskuksen, johon keskuskatu päättyy. Kaupunginvarikon vanhoihin tiloihin sijoittuu uusia ravintoloita ja kahviloita, mutta Varikkoaukiolle on järjestetty myös maksuttomia ajanvietto mahdollisuuksia. Piknik- ja grillipaikat, keinut, riippumatot, istutukset sekä pergolat tekevät aukioista ihanteellisen paikan tulla viettämään aikaa ja tapamaan muita kaupunkilaisia.

Oulun kaupungin ohjeistuksen mukaan sijoitin Hartaanselän Hietasaaren puoleiselle rannalle pientaloalueen ja Tuiran puolelle taas townhouse- ja kerrostalorakentamista. Hietasaaren Natura-alue rajoittaa huomattavasti rakentamista ja rannankäsittelyä, joten suunnitelmani painopiste on enemmän Tuiran puolella. Hartaanselän vastakkaisille rannoille muodostuu selkeästi erilaiset roolit; Hietasaaren puolelle luonnon läheinen pientaloalue ja Tuiran puolelle vanhan varikon tontille urbaani kerrostalovaltainen alue. Hietasaaren puoleinen Hartaanselän rantaviiva on jätetty muuten ennalleen, Oulujoen suistoalueen harvinaisen luonnon säilyttämiseksi, mutta rannassa kulkee silti hienovaraisesti kiemurteleva kapea laiturireitistö. Laituri sijoittuu osittain maan ja osittain veden päälle ja sitä pitkin kulkemalla ulkoilijat pääsevät ihastelemaan alueen luontoa ja suistoalueen kauniita maisemia.

Tuiran puoleisten kerrostalojen kerrosluvut vaihtelevat kahden ja kahdeksan välillä, mikä luo alueelle mielenkiintoisen ja vaihtelevan siluetin. Korkeimmat rakennukset sijoittuvat keskuskadun varrelle, luoden urbaania kaupunkitilaa. Rakennusten korkeus tippuu rantaa kohti mentäessä, jotta mahdollisimman monesta asunnosta saataisi näköaloja merelle. Suunnitelmani kortteleissa yhdistyy erilaisia rakennusmuotoja monipuolisemman asuinympäristön luomiseksi. Sosiaalisesti kestävä ja tasa-arvoinen kaupunki tarjoaa laadukasta elinympäristöä varallisuuteen katsomatta. Suunnittelualueelle saadaan syntymään asukaskunnaltaan monimuotoisempi yhteisö ja tasa-arvoisempaa kaupunkia sekoittamalla eri kokoisia ja hintaluokkaisia asuntoja asuinalueen sisällä.

Suunnittelualueen Tuiran puolen suurin viheralue muodostuu vanhojen puuhuviloiden Villa Lipporannan ja Talo Storen ympärille. Huvilat ansaitsevat ympärilleen hoidetun ja kauniin puistoalueen. Huvilapuisto jatkuu portaittain aivan rantaan asti ja siihen yhdistyy myös alueen asukkaille kaupunkiviljelyyn tarkoitettu kasvihuone. Vaikka suunnitelmassani on tavoitteena luoda urbaania ympäristöä, on yleisilme silti vehreämpi, kuin kaupunkien perinteisissä keskustoissa. Puita, istutuksia, viherkattoja ja -seiniä ja kasvihuoneita on sijoitettu alueelle runsain määrin, sekä parantamaan viihtyisyyttä että tuomaan ilmaston kannalta positiivisia vaikutuksia.

Suunnitelmassani lähdin reilusti hyödyntämään pitkää rantaviivaa ja ideoimaan uusia rantaa aktivoivia käyttötarkoituksia uimaloista katukorikseen ja SUP-lautailuun. Halusin tuoda meren mahdollisimman lähelle ihmisiä ja suunnitelmastani löytyykin monia kohtia, joissa on mahdollisuus päästä kosketuksiin veden kanssa: hyppiä kuutiomaisilla betonilohkareilla rantavedessä tai istuskella rannan laitureilla. Tärkeä osa alueen rakennetta on rannan kevyen liikenteen väylä, joka yhdistää uutta aluetta sekä Tuiran että Toppilan rakenteisiin. Ranta-alue on muuten täysin julkisessa käytössä, mutta suunnittelualueen molempiin päihin sijoittuu veteen asti kurkottava rakennus. Nämä rakennukset katkaisevat julkisen rantaviivan, mutta kevyen liikenteen reitti kulkee niistä silti läpi. Rakennukset toimivat ikään kuin alueen portteina. Rannan rakenteen muotokieli on saanut vaikutteita veden aaltoilusta ja rantaviivan luonnollisista muodoista. Rakenteessa vaihtelevat erilaiset portaikot, viheralueet ja laiturit. Tontin korkeuserot luovat rantaan luonteeltaan erilaisia tiloja: rannan laiturit ovat metrejä kevyen liikenteen väylää alempana veden äärellä. Koko rannan pituiseen laiturireittiin on sijoitettu neliskulmaisia syvennyksiä, jotka toimivat venelaitureina.



Kuva 65. Lintuperspektiivi suunnitelmasta. 79

KAUPUNKIKUVALLINEN VAIKUTELMA

Kaupunkikuvalliseen ilmeeseen vaikuttaa kaikki ihmisaistein havaittavissa oleva, mitä alueella tapahtuu. Suunnitelmassani halusin luoda kaupunkikuvallisesti alueen, jossa näkyvät selkeästi varikkoalueen funktionalismi ja teollinen tyyli, mutta myös vanhojen huviloiden mittakaava ja muotokieli. Uusien asuinrakennusten julkisivuissa toistuvat teolliset vaikutelmat, kuten metalliset kaiteet ja väriltään ja limityksiltään erilaiset tiiliihmeet. Suunnitelmassani käsitelty alue erottuu kaupunkikuvallisesti selkeästi ympärillä sijaitsevista alueista. Lähiympäristön rakennukset ovat lähes poikkeuksetta valkoista lähiörakentamista ja kaupunkikuvallista ilmettä voisi kuvailla melko yksipuoleiseksi (kuva 66, taustalla vaaleat rakennukset). Toisaalta suunnitelmani jatkaa teollisuusvaikutteidensa ansiosta hieman samalla tyylillä kuin Toppilan vanhan satama-alueen punatiilirakennusten yhtey-

teen nousseet alueet, jotka sijaitsevat Toppilansalmen rannalla, Hartaanselältä länteen päin.

Kaupunkisuunnittelussa inhimillinen mittakaava on yksi osatekijä, kun halutaan luoda kaupunkikuvallisesti miellyttävää vaikutelmaa. Suunnittelualueelta löytyy esimerkiksi Oulun keskustaan verrattuna melko korkeitakin rakennuksia. Mittakaava tuntuu kuitenkin inhimilliseltä, koska jokainen kortteli on paloitetu pienempiin rakennuksiin, jotka vaihtelevat joko korkeuksiltaan tai julkisivuiltaan. Julkisivun pilkkominen pysty tai vaakasuunnassa erillisiin osioihin pienentää mittakaavaa, eikä rakentaminen näytä ihmissilmään yhtä massiiviselta. Monesta korttelista löytyy myös erilaisia rakennusmuotoja. Samassa korttelissa voi olla sekä perinteisempiä kerrostaloja, että matalampaa townhouse-tyyppistä rakentamista. Julkisivujen ja rakennusmuotojen vaihtelu tekee kaupunkikuvallisesta vaikutelmasta mielenkiintoisemman.



Kuva 66. Aluejulkisivu.

Ihminen havaitsee eniten asioista omasta perspektiivistään, joten arkkitehtuuri maantasokerroksissa on kaupunkikuvallisen vaikutelman syntymisessä tärkeässä roolissa. Suunnitelmassani olen välttänyt muurimaisia seiniä katutasen kerroksissa, sijoittamalla palveluita, toimistoja ja asukastiloja rakennusten kivijalkoihin. Mitä enemmän ihmisen tasolla tapahtuu, sitä suurempi vaikutus sillä on vaikutelmaan, joka käyttäjille kaupunkikuvasta jää.

Vihreys on myös suunnitelman yksi tärkeistä kaupunkikuvallisista elementeistä. Lähiörakentamisen hyväksi puoleksi mielletään usein luonnon läheisyys ja vehreys. Sitä olenkin hyödyntänyt suunnitelmassani, vaikka muuten rakentaminen on tiheämpää ja kaupunkimaisempaa kuin perinteisempi lähiörakentaminen. Kadun varsilta löytyy puita ja muita istutuksia, rakennusten julkisivuista viherseiniä ja katoilta kattopuutarhoja ja viherkattoja. Villa Lipporannan ja Talo Storen ympärille on sijoitettu

suunnitelman pinta-alaltaan suurin viheralue, joka luo vanhojen huviloiden ympärille niiden tyyliä ja arvokkuutta korostavan puistomaisen ympäristön.

Oulu on mitä suurimmassa määrin rantakaupunki jokisuistossa merenrannalla. Myös suunnittelualue sijaitsee Oulujoen suiston alueella, joten merellisyys voidaan laskea myös kaupunkikuvan kannalta tärkeäksi elementiksi. Merellisyys on diplomityön suunnitelmassa tärkeä osa alueen kaupunkikuvallista vaikutelmaa. Alueen merenranta on suunniteltu julkiseksi kaupunkitilaksi, johon kaikki alueen sivukadut johtavat. Rannat ja aallokot ovat inspiroineet myös keskuskadun ja rannan reitistöjen muotokieltä. Olen halunnut suunnitelmassani tuoda veden mahdollisimman suureen osaan alueen jokapäiväisessä elämässä ja kaupunkikuvassa myös suunnittelemalla rakennukset niin, että mahdollisimman monesta asunnosta avautuisi näköaloja merelle.





KAUPUNKITILOJEN LUONNE

Asuinalue koostuu yksinkertaistettuna kolmenlaisista kaupunkitiloista. Koko alueen läpi kulkevasta keskuskadusta, sen varrella sijaitsevista pyöreään muotoisista aukioista ja kohtisuoraan keskuskatuun nähden sijoittuvista sivukaduista (kaavio 21). Jokaisella erityyppisellä kaupunkitilalla on asuinalueen rakenteessa omanlaisensa luonne ja käyttötarkoitus. Keskuskatu toimii alueen kokoajakatuna, jonka varrelle tärkeimmät palvelut sijoittuvat. Katu kiemurtelee orgaanisena alueen läpi ja levenee välillä aukioksi (kaavio 21, merkitty tumman vihreällä). Katu ja aukio liittyvät huomaamattomasti toisiinsa, jolloin varmistetaan, että ihmiset löytävät aukioille, syntyy elämää ja ne toimivat päivittäisinä kohtauspaikkoina. Aukioiden luonne kohtauspaikkoina korostuu myös niiden ympärymuodossa. Keskuskadun ja aukion varrelle on sijoitettu paljon istumapaikkoja, jotka keräävät ihmisiä kaupunkitiloihin. Keskuskatu ja sen varrella sijaitsevien aukioiden tienpinta on varustettu sulatusjärjestelmällä, jotta kaupunkitiloissa liikkuminen ei olisi jäällä liukastelua, vaan mahdollista myös kylminäkin kuukausina.

Kahdeksan sivukatua, jotka leikkaavat aluetta ovat luonteeltaan yksityisempiä kuin keskuskatu. Maksulliset palvelut sijaitsevat keskuskadun ja rantatien varrella, mutta asukkaiden aktiivisuutta lisääviä elementtejä, kuten liikunta- ja leikkipaikkoja löytyy sivukatujen varsilta. Sivukatut jäävät asuinkortteleiden väleihin ja ovat mittakaavaltaan pienempiä ja kotoisampia. Niiden varsilla on istumapaikkoja, puita ja muita istutuksia. Sivukatut yhdistävät myös keskuskadun ja rannan toisiinsa, joten niillä on tärkeä ominaisuus osana asuinalueen katuverkostoa. Iso osa sisäänkäynneistä kortteleiden yksityisemmille sisäpihoille tapahtuu myös sivukatujen kautta.



Kuva 67. Näkymä keskuskadulta.

-  KESKUSKATU JA SIVUKADUT
-  AUKIOT



Kaavio 20. Keskuskatu ja sivukadut.



Kaavio 21. Aukioiden sijainti keskuskadulla.



Kuva 68. Havainnekuva keskuskadulta.

KEKUSKATU ALUEEN SYDÄMESSÄ

Suunnittelualueen halkaiseva Keskuskatu on yksi alueen tärkeimmistä kaupunkitilallisista elementeistä. Kaikki alueen aukiot ja tärkeimmät kohtaamispaikat sijoittuvat sen varrelle. Aktiivisuutta ja elämää katukuvaan tuovat pienet liikkeet, toimistotilat, kahvilat, leipomo, ruokakauppa ja uudistunut Varikko. Asuinrakennusten sisäänkäyntejä on myös sijoitettu Keskuskadun varrelle jokapäiväisten kohtaamisten lisäämiseksi ja kadun aktivoimiseksi. Keskuskadun idea ei ole erityisen tyypillinen esikaupunkialueelle rakennettaessa. Oulusta samantyylistä kaupunkitilaa löytyy ainoastaan keskustan Rotuaarilta ja sitä ympäröiviltä kävelykaduilta. Suunnitelmani Keskuskatu on myös varustettu sulatusjärjestelmällä, jotta se toimisi kaupunkilaisten käytössä myös talvella. Alue on myös omistettu kokonaan kevyelle liikenteelle. Tonteille ajo on sallittua ja sivukadut on mitoitettu myös pelastusteiksi.

Keskuskadulla ja sen aukioilla on haettu vanhojen kaupunkien tunnelmaa, josta ihmiset usein nauttivat. Mittakaava on inhimillinen, katutasossa on elämää ja arkkitehtuuri on mielenkiintoista. Usein uusia asuinalueita rakennettaessa yksi rakennus muodostaa kokonaisen korttelin, jolloin sama julkisivu jatkuu koko korttelin ympäri. Tämä saattaa tehdä alueen ilmeestä yksitoikkoisemman. Pitkään samanlaisena jatkuva yksittäinen rakennus saa myös mittakaavan tuntumaan suuremmalta kuin se onkaan. Tästä syystä suunnitelman kortteilit koostuvat muutamista pienemmistä osista. Julkisivuja on myös jaettu vaaka suunnassa osiin, kuten kivijalkaan, asuin-kerroksiin ja ylimmän kerroksen yhteistiloihin.



Kaavio 22. Yksityisen- ja julkisen kaupunkitilan suhde.

-  JULKINEN
-  PUOLIJULKINEN
-  PUOLIIKSITYINEN
-  YKSITYINEN

JULKISEN JA YKSITYISEN TILAN SUHDE

Suurin osa suunnittelualueesta on julkista, kaikille avointa tilaa. Keskuskatu, Varikon palvelut, Huvilapuisto ja ranta-alueet on suunniteltu kaikkia oululaisia varten. Niiden tarkoituksena on houkutella ihmisiä alueelle ja luoda elävää kaupunkitilaa.

Puolijulkisten ja julkisten tilojen välinen ero on hyvin häilyvä. Niitä erottaa toisistaan lähinnä katuhierarkia. Korttelien väliset sivukadut on tarkoitettu enemmän asukkaiden käyttöön ja ne yhdistävät korttelien sisäpihoja keskenään isommiksi kokonaisuuksiksi. Sivukaduilla ei silti katsota pahasti vierailijoitakaan, vaan niille voi hakeutua, jos haluaa vilkkaammalta keskuskadulta rauhallisempaan ympäristöön. Sivukadut toimivat myös reitteinä Keskuskadun ja Rantatien välissä. Korttelien reunustat ovat puolijulkisia vilkkaamman kadun puolella, mutta pienemmän kadun puolella tuntuvat jopa puoliyksityisiltä.

Alueen korttelit muodostavat ison joukon sisäpihoja. Niiden tarkoitus on olla asukkaiden vehreitä piha-alueita, kontrastina ympäröiville kivisille kaduille. Sisäpihat ovat tässä suunnitelmassa puoliyksityisiä, koska ne ovat koko korttelin tai mahdollisesti monenkin korttelin asukkaiden käytössä, mutta ympärillä suojaavat rakennukset tekevät tunnelmasta yksityisemmän. Sisäpihat eivät ole lukittuja alueita, mutta sisään vahingossa harhaileva ohikulkija tuntee kyllä olevansa jonkun toisen pihassa.

Suunnitelman tarkoituksena oli luoda alue, joka rohkaisee ja houkuttelee ihmisiä liikkumaan ulkona ja käyttämään alueen tarjoamia virkistysmahdollisuuksia. Kaikenlaisia aitoja ja rajattuja alueita on haluttu välttää. Tästä syystä täysin yksityisiä pihoja on hyvin vähän. Huvila Puiston reunoja rajaavilla townhouseriveillä on kuitenkin terassiansa jatkeena pienet yksityiset puutarhat, joita suojaavat puurivit ja pensasaidat.

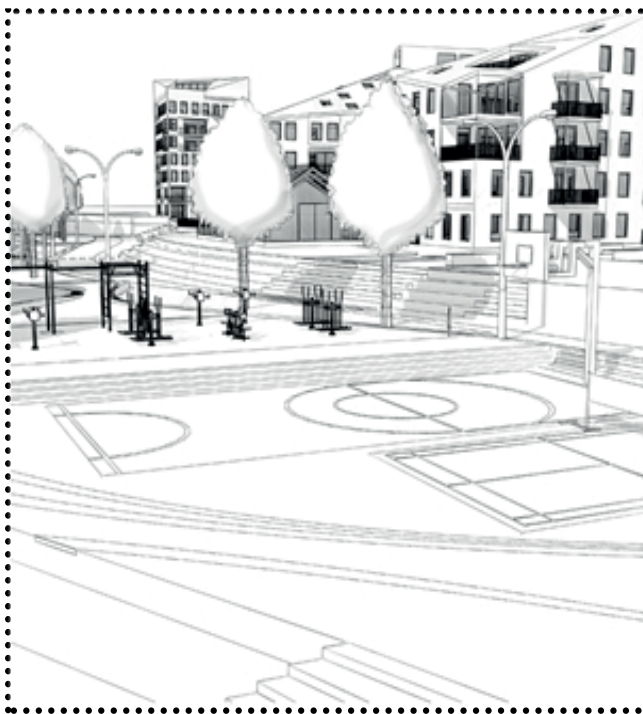
Yhteisöllisen kaupunkitilan syntymisen kannalta julkiset tilat ovat erityisen tärkeässä asemassa. Vaikka alueen on tarkoitus koostua pääasiallisesti asuinrakentamisesta, elävän ja aktiivisen alueen luomiseksi, sinne on tarkoitus houkutella myös kaupunkilaisia muualta Oulusta. Jotta ihmiset, jotka eivät asu alueella tuntisivat olonsa tervetulleeksi, tulee julkisten tilojen määrään ja luonteeseen kiinnittää erityistä huomiota. Suunnitelmassa varsinkin ranta-alueiden on tarkoitus houkutella ihmisiä alueelle viettämään aikaa. Rannasta löytyvät aktiviteetit, istumapaikat sekä hienot maisemat luovat viihtyisää julkista kaupunkirantaa. Ranta-alueen selkeä erottuminen asuin-kortteleista korkeuserojen avulla auttaa osoittamaan rannan luonteen julkisena ja kaikille avoimena tilana.

PALVELUT JA AKTIVITEETIT

Tärkeä elementti aktiivisen ja elävän asuinalueen suunnittelussa on riittävä määrä aktiviteetteja ja palveluita. Jos palveluita ei ole riittävästi, asukkaat lähtevät etsimään niitä muualta ja alueesta tulee helposti nukkumalähiö, jossa käydään vain asumassa. Alueelta löytyy monia urheilupaikkoja, kuten rannan urheilukentät, lukuisat kuntopuistot, skeittipuisto ja Varikon urheilukeskus. Rannasta löytyy myös läpi vuoden auki oleva uima-allas ja Tukkisaaresta kaupunkilaisille yleinen sauna ja merivesiallas. Lapsille on järjestetty useita leikkipuistoja ja rantaan on sijoitettu esimerkiksi monia grillipaikkoja.

Asuinalueelta löytyy päivittäisiin tarpeisiin esimerkiksi vanhaan Kaupunginvarikon huoltohalliin kunnostettu ruokakauppa, päiväkotia ja leipomo. Ravintoloita ja kahviloita sijaitsee muun muassa Varikolla, purjehdusseuran rantarakennuksessa, Villa Lipporannassa ja Tukkisaaren saunamaailmassa. Tärkeää osaa alueen aktiviteetteja on ravintoloiden lisäksi myös järjestää mahdollisuuksia omatoimiseen ruokailuun ulkotiloissa. Sitä varten alueelta löytyy lukuisia grilli- ja piknikpaikkoja. Esimerkiksi varikon ravintola maailman edustalle on sijoitettu paljon piknikpaikkoja, joten alueelle on mahdollista tulla viettämään aikaa ilman, että olisi pakko ostaa mitään kahviloista ja ravintoloista. Tämän päätöksen taustalla on ajatus siitä, että mitä enemmän ihmisiä alueelle saadaan, sitä parempi se on myös ravintoloiden kannattavuudelle. Mitä enemmän ihmisiä Variko aukiolla viihtyy, sitä miellyttävämmältä se asiakkaista tuntuu ja sitä varmemmin he tulevat alueelle uudelleen kerran. Väen paljous houkuttelee paikalle lisää uteliaita ihmisiä.

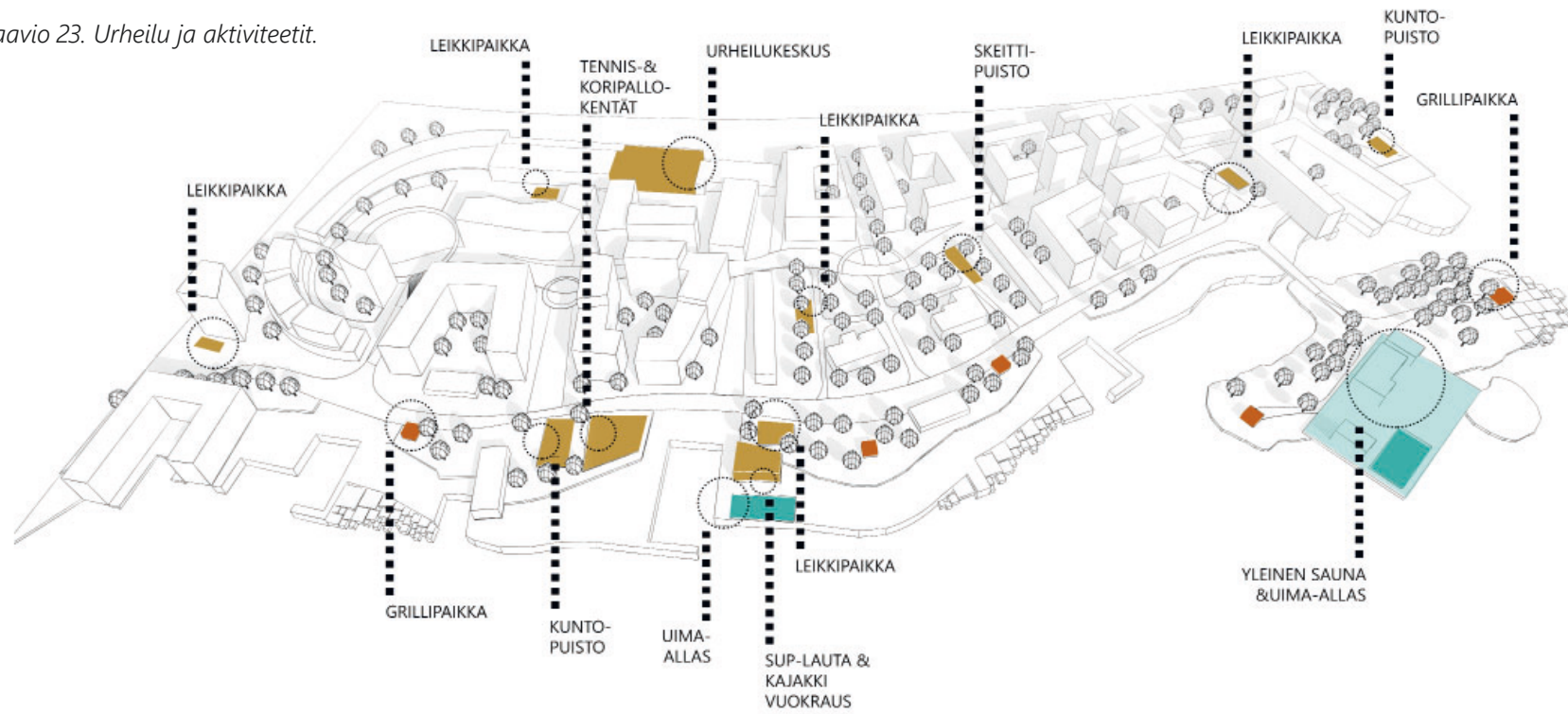
Yhteisöllisen ja aktiivisen asuinalueen syntymiseksi on tärkeä luoda mahdollisuuksia myös asukaslähtöiselle toiminnalle. Vanhasta puuhuvila Talo Storesta on suunnitelmassani kunnostettu alueen asukkaille kerho- ja tapahtumatila, jossa on mahdollista järjestää asukkaille juhlia, kirpputoreja ja muuta yhteisöllistä toimintaa. Myös Varikolla sijaitseva konferenssi- ja tapahtumakeskus tuo mahdollisuuksia isojenkin tapahtumien järjestämiseen alueella.



Kuva 69. Näkymä rannan urheilukentiltä.

-  URHEILUPAIKAT
-  GRILLIPAIKAT
-  UIMAPAIKAT JA SAUNAT
-  RAVINTOLAT JA KAHVILAT
-  PALVELUT

Kaavio 23. Urheilu ja aktiviteetit.



Kaavio 24. Palvelut.



VIHERVERKOSTO

Alueen vehreän yleisilmeen säilyttäminen on tärkeä osa suunnitelmaani. Alkuperäistä kasvillisuutta on jouduttu harventamaan uusien korttelien tieltä, mutta olennaisena osana uutta kaupunkimaisempaa aluetta ovat kuitenkin talvipuutarhat, kasvihuoneet ja viherkatot. Vaikka alue on suunniteltu selkeästi urbaanimmaksi kuin perinteiset lähiöt, viherverkoston rooli on silti tärkeä ja kuten kaaviosta 26 voidaan nähdä. Viheralueet tarjoavat asukkaille mahdollisuuden kaupunkiviljelyyn, sekä tuovat vehreyttä kaupunkikuvaan. Puut ja muut istutukset auttavat kaupungissa puhdistamaan ilmaa, vähentämään lämpösaareilmiötä ja lisäävät ihmisten viihtyvyyttä.

Huvilapuisto

Vanhat puuhuvilat Villa Lipporanta ja Talo Store sijaitsevat hienolla paikalla meren rannassa ja niistä aukeaa näkymiä veden yli keskustaan asti. Tällä hetkellä niitä ympäröivä viheralue ei kuitenkaan tee huviloille oikeutta. Suunnitelmassa huviloiden ympärille jäsennetty puisto, joka toimii samalla Tuiran puoleisen rannan tärkeimpänä viheralueena (kaavio 26). Villa Lipporantaan on suunnitelmassa sijoitettu ravintola ja Talo Storeen puolestaan alueen asukkaille tarkoitettu kerho- ja juhlatila. Huvilat avautuvat suunnitelmassa niitä ympäröivään puistoon ja luovat viihtyisän ympäristön ajanviettoon.

Kaupunkiviljely

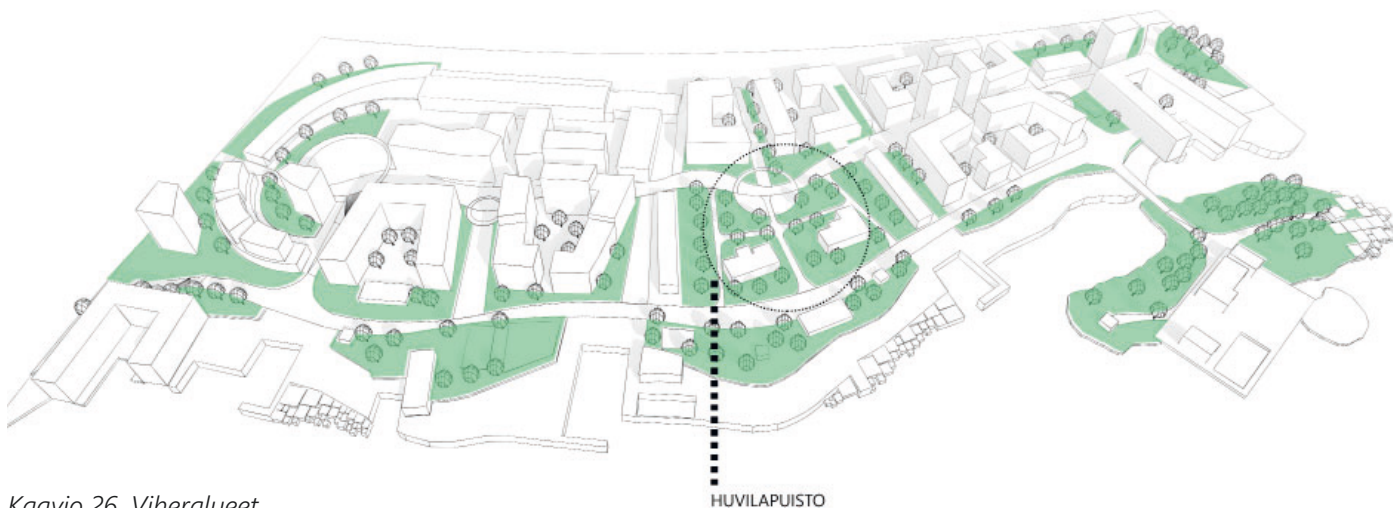
Kaupunkiviljely kasvattaa suosiotaan kovalla vauhdilla suurissakin kaupungeissa. Kaupunkilaiselle mahdollisuus kasvattaa omat yrttinsä saattaa olla pientä arjen luksusta. Kukkien istuttaminen ja yrttien viljely toimivat osana suunnitelmaa luoda yhteisöllistä kaupunkia ja kohtaamisia asukkaiden välille. Sillä voi olla myös stressiä vähentävänä ja terapeuttisia vaikutuksia. Tavoitteena oli, että jokaisessa taloyhtiössä tai korttelissa olisi asukkaille järjestetty mahdollisuus kasvien viljelyyn (kaavio 25). Alueelta löytyy erillisiä kasvihuoneita, kattopuutarhoja ja katoille sijoituvia viherhuoneita, joissa kaikissa asukkailla on mahdollisuus omien kasvien kasvattamiseen.

Viherkatot ja kattopuutarhat

Viherkatoilla on lukuisia hyviä puolia veden säästämisestä ilmaston parantamiseen ja kaupunkikuvan monipuolisuuden lisäämiseen. Viherkattoja onkin suunnitelmassani sijoitettu alueella joka puolella, missä se vain on mahdollista. Lisäksi muutamien rakennusten katoille on sijoitettu kattopuutarhoja, joissa on mahdollista harrastaa kaupunkiviljelyä tai vain oleskella ja nauttia merinäköaloista.



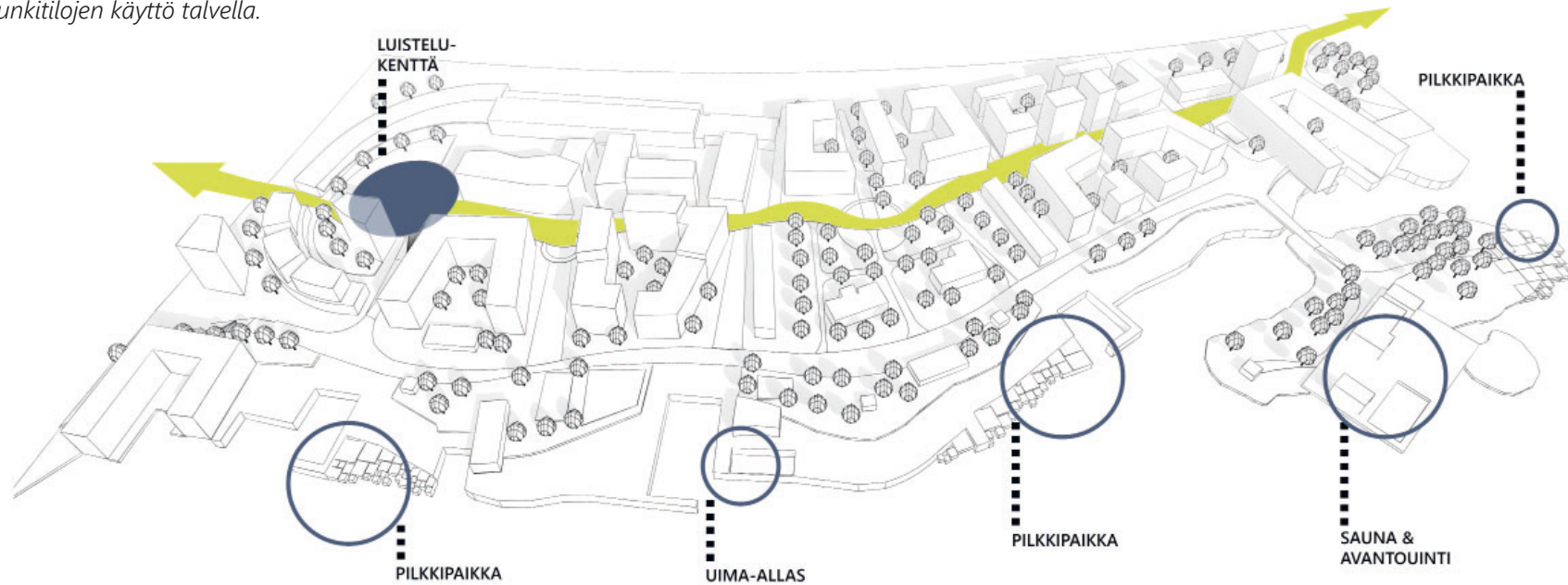
Kaavio 25. Kaupunkiviljely.



Kaavio 26. Viheralueet.



Kuva 70. Havainnekuva suunnitelman viherkatoista ja kattopuutarhoista.



KAUPUNKITILOJEN TALVIKÄYTTÖ

Suomen ja erityisesti Oulun ilmasto on aina suunnittelijalle haaste, kun pyritään luomaan julkisia kaupunkitiloja, jotka olisivat käytettävissä vuoden ympäri. Monet kesäaikaan suositut aukiot tyhjenevät syksyn tullessa ihmisistä ja jäävät autoiksi talven ajaksi. Kylmällä säällä kaupunkilaiset ymmärrettävästi juoksevat kaupungilla kaupasta toiseen, eivätkä mielellään jää ulos viettämään enempää aikaa kuin pakollista.

Oulussa kaupunkitiloja, joissa ihmisiä voi nähdä talvellakin ovat Valkean kesäkatu ja Rotuaarin aukio. Näistä ensimmäistä voidaan luonnehtia enemmän kauppakeskuksen aulaksi kuin julkiseksi kaupunkitilaksi. Rotuaari taas on perinteisempi kantakaupungin aukio. Siitä tekevät kaupunkilaisille talvella mieluisemman ympäristön muun muassa inhimillinen mittakaava ja lämmitetty katu. Mittakaavaltaan pienemmällä Rotuaarilla tuulet eivät voimistu yhtä navakoiksi, kuin esimerkiksi Oulun Kauppatorin kokoisella kentällä. Rotuaari on myös rakennusten keskellä suojassa merituulelta. Toinen elementti on sulatusjärjestelmällä varustettu katu, joka ei jäädy talvellakaan. Se tekee ihmisten – erityisesti vanhemman väestön ja liikuntarajoitteisten ihmisten – liikkumisesta huomattavasti helpompaa. Ei loskassa rämpimistä tai jäällä liukastelua.

Yksi elementeistä, joihin halusin suunnitelmassani ottaa kantaa, oli se, että kaupunkitilojen tulisi toimia myös talvella ja houkuttaa ihmisiä ulkoilmaan. Alueen läpi kulkevan kadun (kaaviossa 27 merkitty keltaisella) ja sen varrella sijaitsevien aukioiden tienpinnat on varustettu samanlaisella sulatusjärjestelmällä, kuin Rotuaarin aukio, jotta keskeisten kulkuväylien käyttäminen olisi miellyttävää myös kylminä talvipäivinä, jolloin tiet muuten olisivat jäässä. Pitkästä yhtenäisestä katutilasta muodostuu helposti tuulitunneli. Efektin välttämiseksi katu kiemurtelee orgaanisen muotoisena, laajenee aukioiden kodalla ja kaventuu niiden väleillä. Kadulle ja aukioille on myös sijoitettu lukuisia katoksia ja pergoloita, joiden alle on mahdollista päästä säältä suojaan. Suunnitelmassani tuulelta suojaa myös rakennusten maantasokerrosten syvennykset ja ulostulot, jotka sekä tarjoavat suojaa että vähentävät tuulen voimakkuutta.

Talvien aktiviteettien hyödyntäminen kaupunkitilan aktivoimisessa on myös yksi tärkeä osa suunnitelmaani. Suomalaiset ovat suuria talvilajien ystäviä, mutta niitä lähdetään usein harrastamaan pois kaupungista, ulkoilualueiden hiihtoladuille ja jäähallien jälle. Helposti kaupunkitiloihin tuotava talvinen aktiviteetti on luistelu. Esimerkiksi Helsingin Rautatienrantaan talvisin tyhjentävä aukio on valjastettu jo useana vuonna luistelijoiden käyttöön. Kaupunkilaisten suureen suosioon noussut luistelukenttä luo kylmänäkin talvipäivänä tunnelmaa elävästä kaupungista. Samaa ideaa hyödynsin diplomityössäni

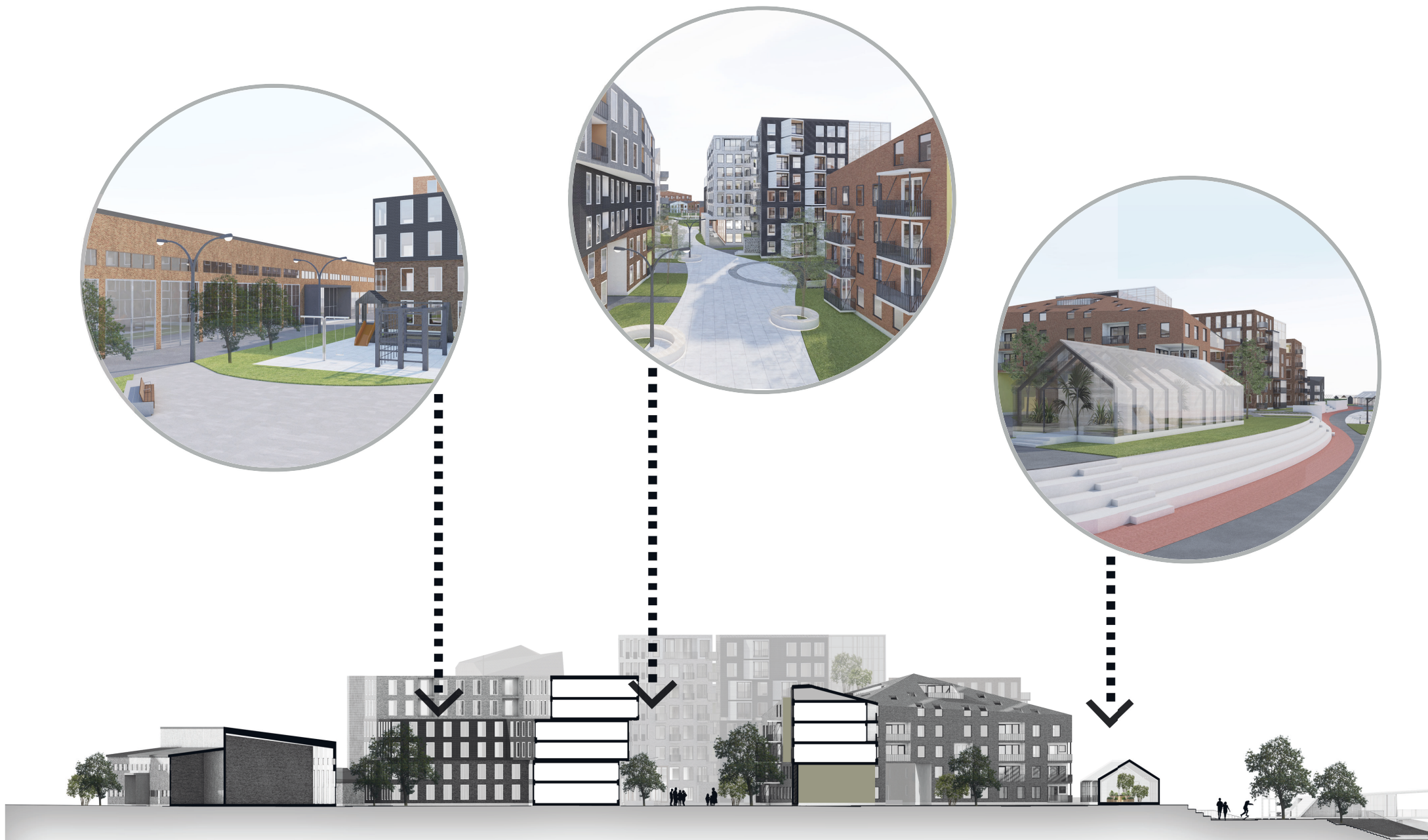
- TALVISET AKTIVITEETIT
- SULATUSJÄRJESTELMÄLLÄ VARUSTETTU KESKUSKATU

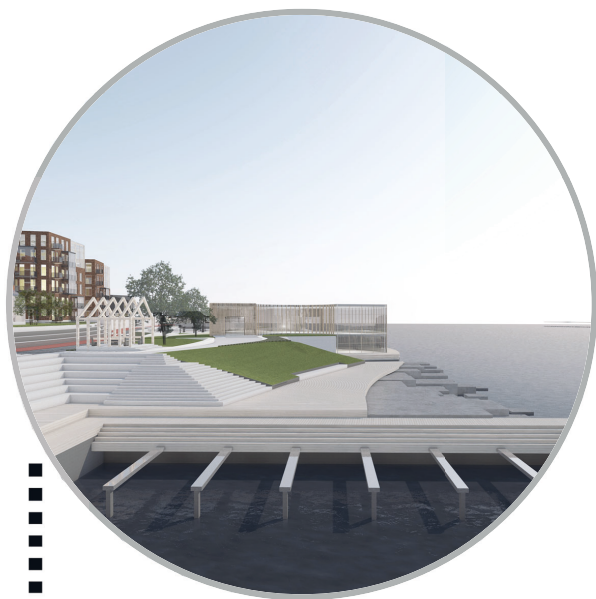
suunnittelemalla Varikon aukiolle pyöreän luistelukentän. Varikon muut palvelut, kuten kahvilat tukevat toimintaa tarjoamalla luistelijoiden mahdollisuuden ostaa esimerkiksi lämpimiä juomia kylmyyden yllättäessä.

Suunnittelualueen sijainti rannan yhteydessä mahdollistaa myös talvien ”vesilajien” hyödyntämisen. Ranta-alueella yksi teemoista on betoniset kuutiot, jotka laskeutuvat portaittain veteen. Alimmat kuutiot sijaitsevat aivan merenpinnassa, joten ne toimivat mahdollisina pilkkipaikkoina tai reitteinä jälle. Pilkkimisen lisäksi toinen suomalaisten suosikki on tietysti avantouinti, jota on mahdollista harrastaa Tukkisaaren saunakeskuksessa. Vilukisoille vaihtoehtona on myös lämmitetty uima-allas suunnittelualueen keskivaiheilla, jossa voi uida lämpimänä, mutta ihastella silti ympärillä avautuvia talvisia maisemia.



Kuva 71. Havainnekuva Varikkoaukiolta talvella. 93





ALUELEIKKAUS

Työn suunnittelualueen sisällä on nykytilassaankin monien metrien korkeuseroja. Se, että korkeuseroja ylipäättään on, on Oulussa melko harvinaista. Kaupunginvarikon ympäristö on huomattavasti korkeammalla kuin rannassa kulkeva tie. Olemassa olevia korkeuseroja on suunnitelmassa hyödynnetty alueen erilaisten kaupunkitilojen luonteiden korostamiseksi. Urbaani Keskuskatu ja Varikkoaukio sijaitsevat alueen korkeimmalla kohdalla. Rantaan päin mentäessä maanpinta laskee portaittain. Rannan kevyenliikenteenväylä kulkee hie- man korttelien sisäpihoja alemmalla tasolla. Näin varmistetaan asunnoista merinäkömät ja estetään vilkkaalta rantatieltä näkömät suoraan sisään ensimmäisten kerrosten asuntoihin. Aivan meren rantaan asti on järjestetty pääsy betonikuutioista muodostuvaa portaikkoa pitkin.

Kaupungin mittakaavassa harvinaisen suuria korkeuseroja on hyödynnetty suunnitelmassa esimerkiksi luontevien istumapaikkojen luomisessa. Rantaan johtavat portaikat synnyttävät oleskelupaikkoja, joilla on täysin erilainen luonne verrattuna esimerkiksi kevyen liikenteen väylän laidoille sijoitetuilla penkeillä. Korkeuserot luovat alueelle omaleimaisen tunnelman, mutta myös aiheuttavat haasteita esimerkiksi esteettömien reittien luomiseen. Portaikat toimivat siitä hyvin, että ne luovat samalla istumapaikkoja, mutta samalla on huolehdittava myös riittävästä määrästä luiskia. Keskuskatua ja rantatietä yhdistää molemmissa päissä kalteva tie, jota pitkin kahden kadun välillä kulkee täysin esteetön reitti. Myös kortteleiden sisäpihoilta ja sivukaduilta, jotka sijaitsevat rantatietä korkeammalla on järjestetty luiskia rantaan. Rantatieltä pääsee myös monia luiskia pitkin laiturille asti, joka puolestaan on yhdessä tasossa koko rantaviivaan pituudelta.

Varikko, Tuiran puolen ranta, Tukksaari, Hietasaaren puolen ranta

VARIKOSTA KAUPUNKIKULTTUURIN TAPAHTUMAKESKUKSEKSI

Hartaanselän rantaan sijoittuva vanha Kaupunginvarikko on 1980- ja 90-luvuilla rakennettuja hallirakennuksia lukuun ottamatta tyylipuhdas funktionalismin ihanteiden mukainen teollisuusmiljö. Alkuperäiset punatiiliset varikkorakennukset ovat julkisivuiltaan yksinkertaisen tyylikkäitä ja pitkä kaareva rakennus on muodostunut koko alueen symboliksi. Ajan patinoimat materiaalit tiili ja betoni toimivat inspiraationa alueen uudelle arkkitehtoniselle ilmeelle ja ne toistuvat rakennusten julkisivuissa, sekä kaupunkisisustamisessa.

Uuteen ja paranneltuun varikkopihaan hain inspiraatiota esimerkiksi Helsingin kalasatamassa sijaitsevasta tapahtumakeskus Teurastamosta. Vanha Helsingin kaupungin teurastamo on muutettu kaupunkilaisten olohuoneeksi, jossa ihmiset tapaavat toisiaan esimerkiksi ruuan, musiikin, kirpputorien ja saunomisen merkeissä. Vanhojen teollisuusympäristöjen kunnostaminen on viimeistään 2010-luvulla noussut trendi-ilmiöksi ja Oulun Kaupunginvarikko luo tähän hyvin potentiaalliset olosuhteet. Kaupunginvarikon materiaaleja, yksityiskoh-
tia ja jopa joitain alkuperäisiä kalusteita ja koneita on säilynyt tähän päivään asti. Suunnitelmassani halusin ehdottomasti säästää mahdollisimman paljon vanhaa ja hyödyntää uusien palveluiden sisustuksessa ympäristön historiaan viittaavia elementtejä. Alusta asti minusta oli selvää, että uuden kaupunkikulttuurin keskuksen, jonka halusin vanhaan teollisuusmiljö-
seen suunnitella, tulisi olla nimeltään Varikko. Varikon uudessa suunnitelmassa vanhoista ja restauroiduista rakennuksista löytyy ravintoloita, kahviloita, baareja, vähittäistavarakauppa, liikunta- ja konferenssilaitoja. Kaareva autohalli ja uusi samalla ympyrän säteellä kaareutuva asuinrakennus rajaavat suunnittelualueen tärkeintä uutta julkista tilaa, Varikkoaukiota.

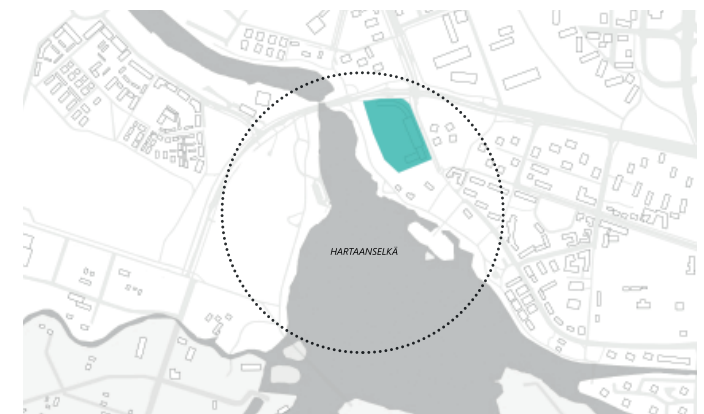
Aukiolle on sijoitettu paljon pöytiä ja tuoleja sekä grillipaikkoja, jotka antavat mahdollisuuksia ihmisille järjestää varikon alueella myös omia piknikejä. Varikon isot, hallimaiset tilat antavat mahdollisuuden järjestää suurempiakin tapahtumia. Sijaintinsakin puolesta tilat olisivat ihanteellinen paikka esimerkiksi Qstock-festivaalien jatkojen järjestämiseen.

Varikon rakennusten pääjulkisivut sijoittuvat sisäpihalle, meren puolelle. Autohallin ja korjaamon rakennusten isot lasiseinät aukeavat osaksi alueen kaupunkitilaa ja houkuttelevat asiakkaita. Lipporannantien puolelle julkisivut ovat suljettumia. Yksityisautolla tai julkisen liikenteen avulla saapuvia varten on korjaamorakennuksen, nykyisessä suunnitelmassa konferenssi- ja urheilukeskuksen, keskelle puhkaistu uusi sisäänkäynti (kuva 74). Sisäänkäynti johtaa aulaan, josta on pääsy sekä konferenssi- että urheilukeskukseen, mutta myös sisäpihalle ja sitä kautta merenrantaan tai Varikon ravintolamaailmaan. Autolla Varikolle saapuvilla on mahdollisuus jättää kulkuneuvonsa asiakasparkkiin Lipporannantien varteen tai ajaa Varikon alapuolella sijaitsevaan parkkihalliin. Parkkihalliin sijoittuvat myös alueen asukkaiden parkkipaikat. Hallista voi kävellä ylös Varikkoaukiolle kävelyluiskaa pitkin.

Vanhan kaarevan autohallin olen suunnitelmassani muuttanut ravintolamaailmaksi. Pyrkimyksenä on säilyttää mahdollisimman paljon autohallin rakenteita ja materiaaleja, mutta esimerkiksi metalliovet on korvattu ajan henkeen sopivilla lasiovilla. Lasiovien kautta rakennus aukeaa osaksi Varikkoaukiota (kuva 73). Autohallin edustalle ravintoloiden jatkeeksi on lisätty koko rakennuksen pituinen kaareva terassialue ja sen päälle samanmuotoinen katos. Katoksen tyyli on yksinkertainen ja varikon tyyliin sopiva, teräsrakenne tuo siihen teollisen tyylin tuntua. Alakatto on kuitenkin verhoiltu puulla, mikä tekee ilmeestä kodikkaamman ja se erottuu selkeästi uutena rakenteena. Katosta puhkovat roikkuvien kamiinoiden hormit.

Kamiinat tuovat terassille lämpöä ja kodikkuutta viileinä iltoina ja pidentävät tilan käyttökautta.

Vanhan Kaupunginvarikon korjaamon tiloihin on uudessa suunnitelmassa sijoitettu urheilukeskus, joka tarjoaa mahdollisuuksia sisälajien harrastamiseen ja lisää alueen kuntoilumahdollisuuksia talviaikaan, kun ulkokentät ja kuntoilulaitteet eivät ole käytössä. Korjaamon lisäosasta puolestaan löytyy konferenssi- ja tapahtumakeskus, jossa voidaan järjestää erilaisia tapahtumia yritysten kokouksista konsertteihin ja kirpputoreihin. Korjaamon suuret hallimaiset tilat ovat hyvin muuntojoustavia ja jännevälit suuria.



Kaavio 28. Varikon sijainti suunnittelualueella.



Kuva 73. Havainnekuva Varikon ravintolamaailmasta. 97



TUIRAN PUOLEISET RANTA-ALUEET

Suunnittelualan mielenkiintoisimpiin elementteihin kuuluu pitkä rantaviiva. Rannalta aukeaa näkymiä Oulujoen suistoalueelle ja keskustaan asti. Merellinen sijainti ja sen hyödyntäminen on yksi suunnitelman päätavoitteista, jota hyödyntämällä alueelle saadaan luotua yhteisöllistä ja aktiivista kaupunkitilaa. Tuiran puoleinen Hartaanselän ranta on suunnitelmassa muutettu luonnontilaisesta alueesta käsitellyksi kaupunkirannaksi. Rannassa kulkee tällä hetkellä vilkkaassa käytössä oleva kevyenliikenteenväylä, joka on säästynyt suunnitelmassa sunnilleen entisellä paikallaan. Siihen on kuitenkin eroteltu selkeästi pyörä- ja kävelytiet, jotta esimerkiksi kovalla vauhdilla liikkuvat työmatkapyöräilijät pääsevät tehokkaasti liikkumaan alueen läpi. Kävelytieltä taas on helppo poiketa rantaan istuskelemaan ja ihaillemaan maisemia. Kevyenliikenteenväylän varsilta löytyy myös muun muassa grillipaikkoja, urheilukenttiä, kuntoilulaitteita ja asukkailla kaupunkiviljelyyn tarkoitettu kasvihuone.

Ranta on jaettu erilaisiin alueisiin, jotka eroavat selkeästi luonteeltaan toisistaan. Tontin korkeuserot ovat Oulun alueella melko huomattavia. Ranta on useita metrejä esimerkiksi Kaupunginvarikon aluetta alempana. Korkeuserojen ansiosta rantaan saadaan luotua erilaisia portaita, joita rakenteita, jotka luovat luontaisia istuma- ja oleskelupaikkoja veden äärelle. Korkeuserot saavat meren rantaan johtavat portaita ja laiturerakennelmat tuntumaan suojaisemmilta, kuin ylempänä kulkeva kevyen liikenteen väylä. Laitureitistö kulkee koko suunnittelualan rannan poikki. Siihen liittyy venepaikkoja, istumapaikkoja, SUP- ja kajakkivuokraamo ja purjehdusseura. Laitureita pitkin kulkee myös täysin esteetön reitti, koska näin tärkeänä tarjota kaikille kaupunkilaisille mahdollisuuden päästä veden äärelle.

Oulussa veden läheisyys on kaupunkikuvallisesti tärkeä elementti. Siitä huolimatta meren ranta ei ole juurikaan hyödynnetty, ja veden kanssa kosketuksiin pääsee vain harvoissa paikoissa. Alueen suunnit-

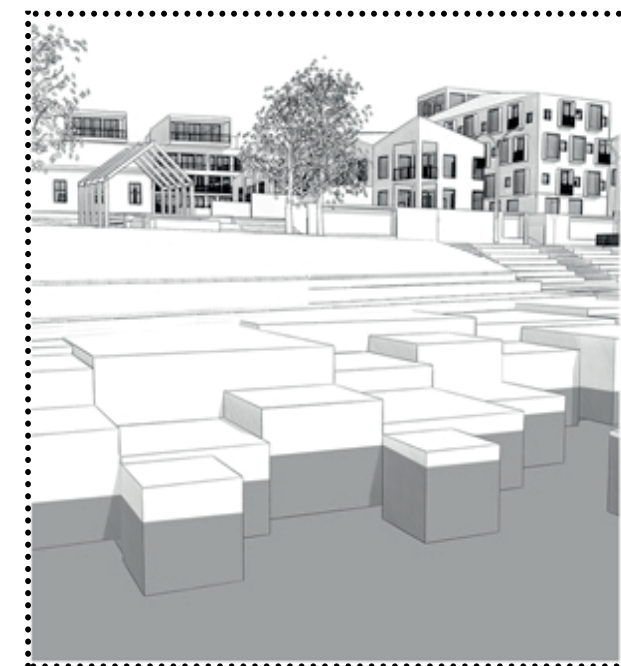
elmassa rantaa on hyödynnetty kokonaisvaltaisesti ja veden äärelle pääseminen on järjestetty useissa kohdissa. Laiturien jatkeena mereen kulkevia betonikuutioista koostuvia portaita löytyy suunnittelualueelta kolmesta paikasta. Tukisaaren päässä sijaitsevat betonikuutioiden erityisesti ajateltu kalastajia varten. Kuutioiden päällä hyppelemällä on mahdollisuus päästä veden keskelle, esimerkiksi juuri kalastamaan.

Suunnittelualueella säilytetään parhaillaan hyvin paljon soutuveneitä. Niitä varten ei ole olemassa laitureita, vaan veneet lojuvat rannalla ja vievät ranta-alueella paljon pinta-alaa. Suunnitelmassa veneille on varattu paljon laituri- ja venepaikkoja. Venepaikat on integroitu rannan laituri- ja venealueeseen nelikulmaisina sisennyksinä. Rannasta löytyy myös Purjehdusseuran rakennus, josta löytyy esimerkiksi alueen veneilijöiden kerhotiloja ja merellinen ravintola. Veneilyn lisäksi rannasta voi vuokrata myös muun muassa SUP-lautoja ja kajakkeja ja käydä uimassa läpivuoden ulkouima-altaassa.

Tällä hetkellä ranta-alueelta löytyy vain muutamia istumapaikkoja. Kaunis ranta ja merinäköalat houkuttelisivat viettämään aikaa rannassa, mutta sitä ei tapahdu, ilman kunnollisia istumapaikkoja. Lenkkeilijät ja pyöräilijät pyyhkivät alueen ohi. Tilannetta on suunnitelmassa pyritty muuttamaan radikaalisti nykytilanteesta. Rannasta löytyy istumapaikkoja sekä portaita, aivan veden tuntumasta laiturilta ja kevyen liikenteen väylän varsilta. Esimerkiksi pyörätien vieressä kohoavaan betoniseinään on tehty upotuksilla istumapaikkoja, jotka on myös valaistu hämäriä iltoja varten. Jotta kaupunkilaisia saataisiin viihtymään rannassa ja viettämään nykyistä enemmän aikaa, on myös kunnollinen valaistus erityisen tärkeää. Hyvin valaistussa kaupunkitilassa ihminen tuntee olevansa turvassa ja se takaa myös esimerkiksi esteettömän liikkumisen pimeälläkin. Ihminen harvoin kuitenkaan haluaa istua suorassa valokeilassa, joten suunnitelmassa onkin valaistusta pyritty järjestämään mahdollisimman paljon epäsuorasti. Valoja on sijoitettu esimerkiksi laiturien ja penkkien reunojen alle.



Kaavio 30. Ranta-alueiden sijainti suunnittelualueella.



Kuva 75. Näkymä rannan betoniporaita.



Kuva 76. Havainnekuva Tuiran puoleiselta rannalta. 101



102 Kuva 77. Havainnekuva Tukkiisaaren rannasta.

TUKKISAAREN UUSI ELÄMÄ

Tukkisaari on nykytilassa suosittu lähialueen asukkaiden ulkoilualue, jonne tullaan esimerkiksi kalastamaan ja viettämään aikaa grillipaikalle. Suurimmaksi osaksi saari toimii kuitenkin sotuveneiden säilytyspaikkana. Veneitä lojuu rantojen pusikoissa siellä täällä ja ne estävät monilta osin pääsyn veden äärelle. Saaren päästä päähän kulkee leveä polku, muuten ympäristö on pusikkoista ja melko vaikeakulkuista. Kaikesta tästä huolimatta saari on varsinkin kesällä kovassa käytössä, mikä kertoo paljon saaren potentiaalista. Halusin suunnitelmassani säilyttää Tukkisaaren asukkaiden ulkoilu- ja ajanviettoalueena, korostaen sen parhaita puolia: maisemia ja veden läheisyyttä. Tukkisaaren Eteläpäästä aukeaa maisemia Tuiraan, Kuusisaareen ja jopa keskustaan asti. Pohjoispäädyssä sijaitsevalta grillipaikalta taas voi ihailla Hartaanselkää, Hietasaaren rantoja ja horisontissa siintäviä Nuottasaaren tehtaiden piippuja. Suunnitelman tavoite koko alueen mittakaavassa on tarjota uudistetun Hartaanselän rannan asukkaille virikkeitä ja aktiviteetteja, joilla on positiivinen vaikutus elämänlaatuun. Millä voisikaan olla suomalaiselle rentouttavampi vaikutus kuin saunomisella. Tukkisaaren saunakeskuksen yhteyteen on sijoitettu myös merivesiallas, joka takaa meriveteen pääsyn vuoden ympäri, eli se palvelee talviaikaan myös avantouima-reita.

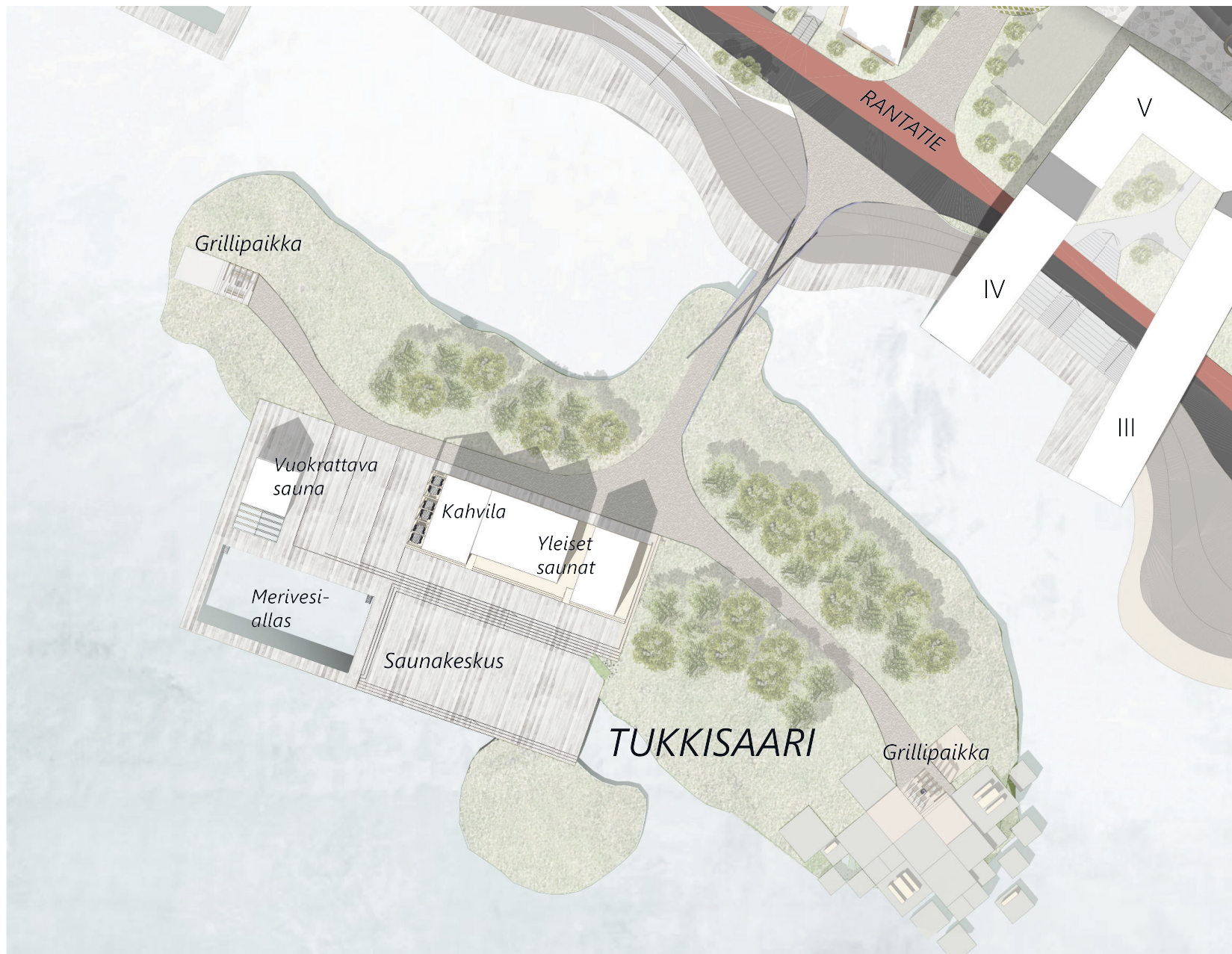
Sekä saunakeskus että grillipaikat saivat inspiraatiota muodonantoonsa Oulun tavaramerkistä eli Kauppatorin rannan punaisista aitoista. Grillikatoksia on sijoitettu alueelle muuallekin kuin Tukkisaareen, mutta Tukkisaaren eteläpäässä sijaitseva grillikatos yhdistyy mereen portaittain laskeutuviin betonikuutioihin ja luo ihanteellisen ympäristön sekä kalastamiseen että grillaamiseen. Grillikatosten yksinkertainen liimapuurakenne ei hyppää liikaa silmille, mutta luo grillaajille kotoisan tilan

viettää aikaa luonnon keskellä.

Saunakeskus jatkaa samaa muotokieltä grillipaikkojen katojen kanssa. Muoto viittaa sekä perinteisiin puusaunoihin että Oulun ikonisiin terva-aittoihin. Puurakenteisen ulkokuoren sisältä löytyvät yleiset saunat ja niiden vieressä sijaitsee talvipuutarhamainen kahvila ja jäähdyttelytila. Keskuksesta löytyy myös erillinen vuokrattava sauna. Saunojen ympärillä kulkee suorakulmion muotoinen terassialue, jossa voi ottaa aurinkoa, vilvoitella saunomisen välissä tai pulahtaa terassiin upotettuun merivesialtaaseen. Allas toimii talvella myös avantouintipaikkana. Saunakeskus tarjoaa kaupunkilaisille mahdollisuuden harjoittaa suomalaisten suosikkiajanvietteitä, saunomista ja uimista, ympärivuoden hienoissa maisemissa Hartaanselän rannalla.



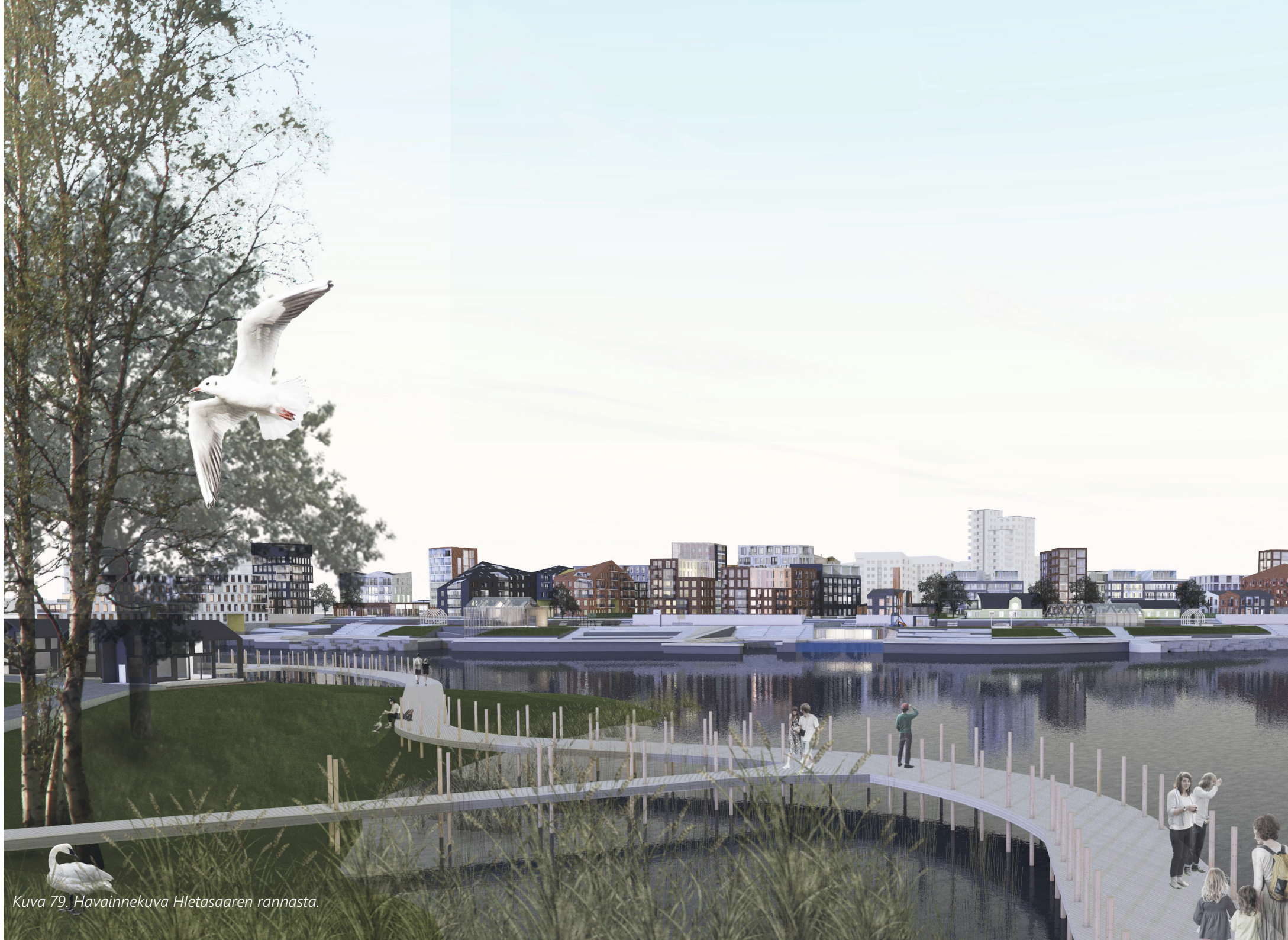
Kaavio 31. Tukkisaaren sijainti suunnittelualueella.



Kaavio 32. Tukkisaaren asemapiirustus.



Kuva 78. Havainnekuva Tukkisaaren saunakeskuksesta.



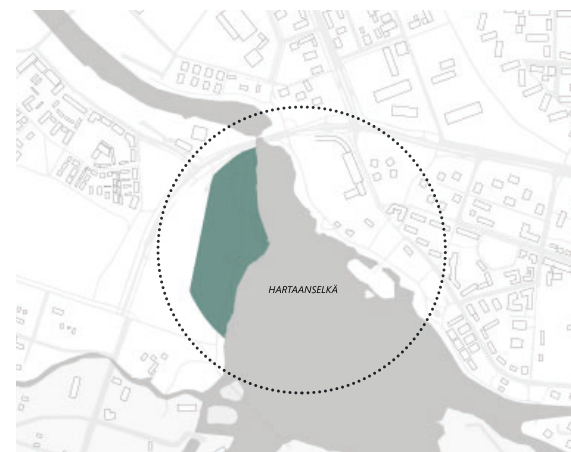


HIETASAAREN RANTA

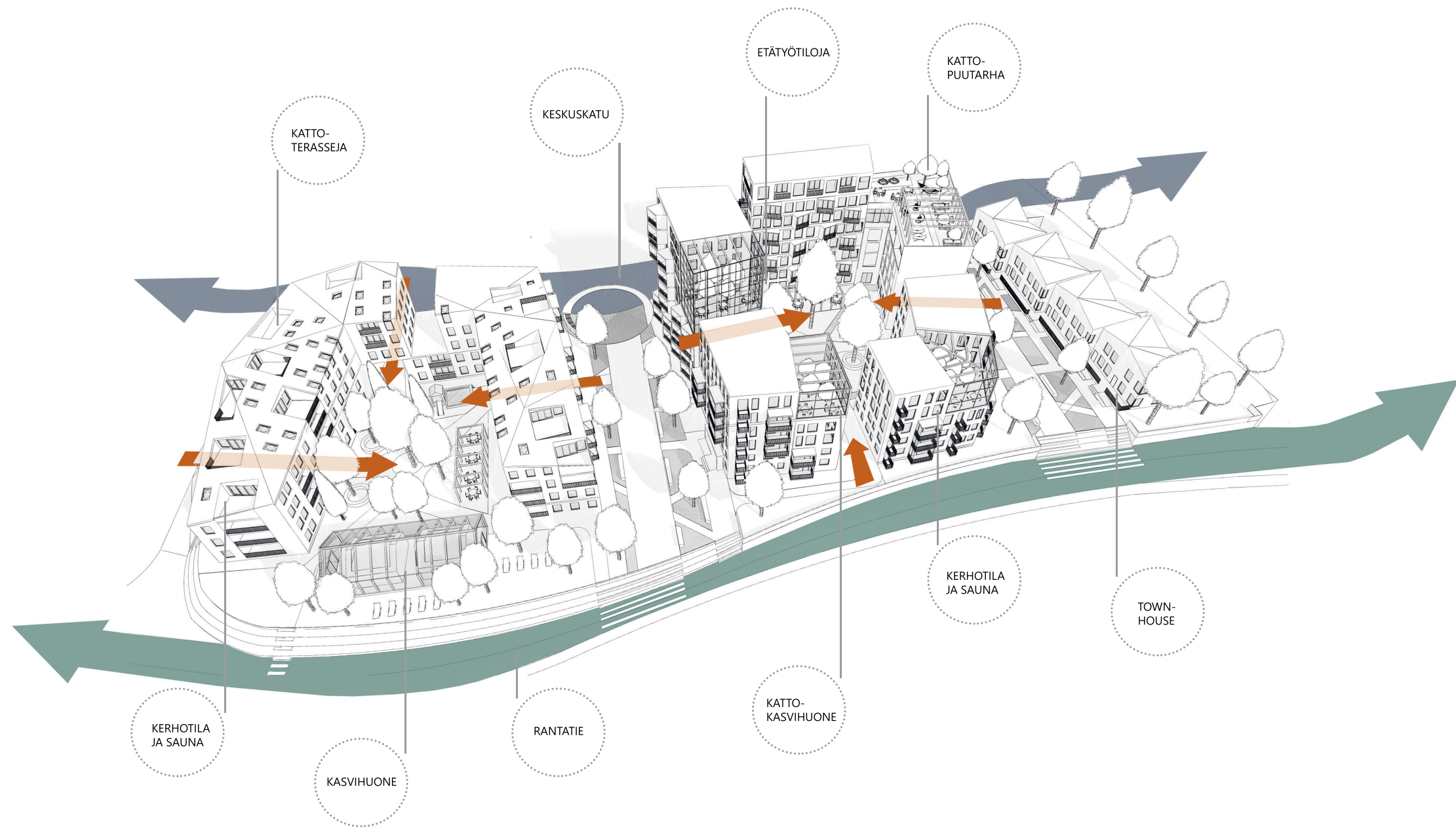
Diplomityön pääpaino on selkeästi Tuiran puoleisella rannalla, mutta myös Hietasaaren puoleinen ranta on osa suunnittelualuetta. Oulun kaupungin kaavoituksesta sain ohjeen, että Hietasaaren puoleiselle Hartaanselän rannalle on tulossa pientaloalue. Rakentamista rajoittaa rannan Natura-alue ja Hietasaari halutaan säilyttää luonteeltaan ensisijaisesti virkistysalueena. Rannassa kiemurtelee hienovarainen orgaanisen muotoinen laituri-alue, joka tuo Natura-alueen harvinaisen luonnon kaupunkilaisten ihasteltavaksi. Laituri reittiä pitkin pääsee Pikisaareen johtavalta sillalta aina Tuiran ja Hietasaaren sillalle asti. Se toimii osana alueen kattavaa kevyenliikenteen verkostoa ja luo uusia reittejä.

Rannan pientaloalue mukailee maaston ja laituri-reitin linjoja. Rakennukset sijaitsivat lähekkäin, jotta syntyy tunne yhteisöllisestä kokonaisuudesta, mutta silti lomittain, jotta kaikista rakennuksista avautuisi mahdollisimman hyvät näkymät Hartaanselälle. Rannan luontoa on säästetty rakentamisen väleihin mahdollisimman paljon, ja ilmeeltään modernin tyylikkää, mutta ympäristöönsä tummalla värityksellä ja yksinkertaisella muotoilulla sopeutuvat rakennukset, eivät hyppää liikaa silmille.

Hietasaaren puoli on luonteeltaan selkeästi erilainen kuin Tuiran ja Kaupunginvarikon puoleinen osa suunnitelmaa. Se on omakotitalopainotteinen alue, joka erottuu kaupunkimaisesta kerrostaloalueesta vastarannalla. Hietasaaren puolelle ei ole sijoitettu palveluita, vaan Tuiran puoleiset palvelut on mitoitettu vastaamaan myös Hietasaaren asukkaiden tarpeisiin. Pientaloalue on tunnelmaltaan luonnonläheinen ja virkistysreittien varrella, mutta keskustan ja Tuiran puoleisen rannan kaupunkikulttuuri ja palvelut ovat helposti saavutettavissa.



Kaavio 33. Hietasaaren rannan sijainti suunnittelualueella.



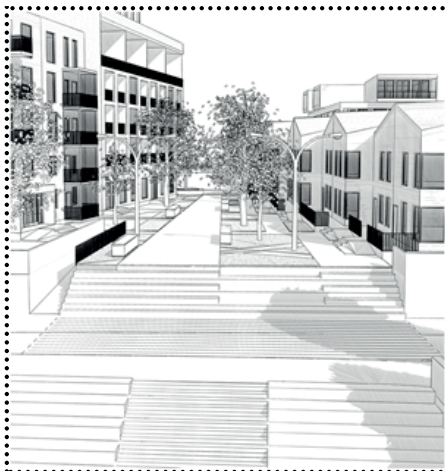
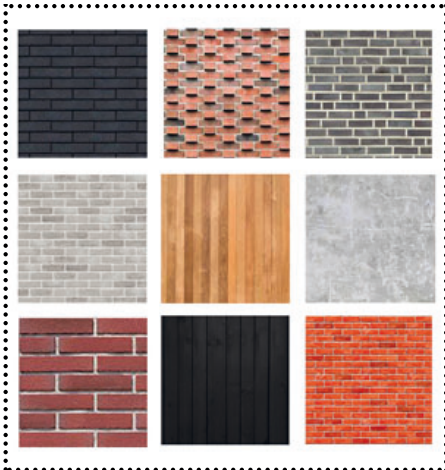
Kaavio 34. Korttelitarkastelu.



Kuva 80. Julkisivun detaljeja.

Kuva 81. Julkisivumateriaaleja.

Kuva 82. Korttelien välinen sivukatu.



5.5 KORTTELITARKASTELU JA KAUPUNKITILAN DETALJEJA

Hartaanselän rannan suunnittelussa on pyritty luomaan yhteisöllisiä ja eläviä kortteleita, jotka tarjoavat virikkeitä ja hyvää elinympäristöä asukkailleen. Korttelien sisäpihoille on kadunpuolelta useita reittejä (kaaviossa 34 merkattu oranssilla), mikä tuo vilkkautta katukuvaan. Sisäpihat ovat yksityisempiä, kuin muut katutilat alueella, mutta niiden ei ole tarkoitus silti olla lukittuina porttien takana. Siirtymisen sisäpihalta sivuja keskuskaduille tulisi olla vaivatonta, jotta kaupunkitilojen käyttäminen olisi mahdollisimman monipuolista. Koko työ on suunniteltu kevyen liikenteen ehdoilla, joten korttelien lähelle sallitaan vain lyhytaikainen tontilleajo, mukaan lukien luonnollisesti huoltoajo ja hätäajoneuvot. Muissa tapauksissa autot ajetaan suoraan, joko Lipporannantieltä tai Koskitieltä maan alle parkkihalliin. Parkkihallista löytyy myös asukkaille yhteiskäyttöisiä sähköautoja, joita voi vuokrata. Suunnitelman tarkoitus on panostaa toimivaan kevytliikenteeseen ja lähipalveluihin, henkilöautojen käyttötarpeen vähentämiseksi.

Suunnitelmassa korostuu myös esimerkiksi esteettömyys ja idea elinkaarikorttelista, jossa ihmisen on mahdollista asua mahdollisimman pitkään. Esteettömyyteen panostaminen tekee ympäristöstä paremman kaikille asukkaille. Kortteleissa on esimerkiksi ensimmäisen kerroksen asuntoja, jotka aukeavat sisäpihoille. Sisäpihan reitit on suunniteltu riittävän leveiksi ja materiaalit helposti kuljettaviksi. Istumapaikkojen tärkeys korostuu myös erityisesti esimerkiksi vanhojen tai muuten liikunnallisesti rajoittuneiden ihmisten päivittäisessä elämässä. Ihminen, jolle käveleminen on haastavampaa, saattaa jäädä mieluummin sisälle, jos on tiedossa, ettei ulkotiloissa ole riittävästi mahdollisuuksia päästä istumaan. Korttelisuunnitelmas-

sa sisäpihoille on pyritty järjestämään mahdollisimman paljon erilaisia istumapaikkoja.

Yhteisöllisyys korostuu kortteleissa muun muassa yhteisissä tiloissa. Katutasen kerroksia on pyritty aktivoimaan esimerkiksi asukkaiden etätyötiloilla. Asukkaiden käytössä olevat toimistotilat mahdollistavat tehokkaan työnteon, mutta autojen käyttö ja samalla saasteiden määrä vähentyy. Kortteleissa on myös asukkaiden kerhotiloja ja saunoja, kuntosaleja ja kierrätyshuoneita. Suunnitelmassa tavoitteena on myös tarjota joka korttelissa asukkaille mahdollisuus kaupunkiviljelyyn. Muutamassa rakennuksessa on ylimmässä kerroksessa sijaitseva kattokasvihuone tai kattopuutarha. Osassa kortteleista taas löytyy kasvihuone sisäpihalta.

Sisäpihoista on pyritty luomaan vehreitä keitaita vastapainona ympäröiville kivisille kaduille. Lukuisat puut ja istutukset toimivat myös näköesteinä asuntoihin. Pihoilla on useita erityyppisiä istumapaikkoja. Pöytäryhmiä isommille seurueille ja yksittäisiä penkkejä rauhassa istuskeluun. Pihoilta löytyy myös pergoloita, joiden alla voi viettää aikaa. Korttelit muodostavat isompia yksiköitä, joiden alueelle pihatoimintoja on sijoitettu. Jokaiselta sisäpihalta löytyy hiekkalaatikko ja pieni liukumäki, mutta esimerkiksi laajempaa leikkipaikkaa ei joka korttelista löydy.

Rakennusten arkkitehtoniseen ilmeeseen on haettu vaikutteita sekä kaupunginvarikon funktionalismista että puuhuviloiden tyylistä. Varikon vaikutus näkyy erityisesti materiaalinvalinnoissa (kuva 81) ja yksityiskohdissa. Teollista tyyliä on hyödynnetty esimerkiksi parvekkeiden metallisissa kaiteissa (kuva 80) ja rakenteissa sekä piharakennusten pilari-palkki-rakenteissa. Puuhuviloiden vaikutteet näkyvät arkkitehtuurissa erityisesti kattomuodoissa, etenkin Huvilapuiston laidoille sijoittuvissa townhouse-rivistöissä.

6. YHTEENVETO

Tässä luvussa pohdin, miten diplomityölleni asettamiini tutkimuskysymyksiin vastaamisessa ja työn tavoitteiden täyttämässä on onnistuttu. Mietin myös miltä työn tekeminen tuntui ja millaista palautetta sain Oulun kaupungilta, joka antoi työleni aiheen ja paljon ohjausta.

Kysymykset, joihin hain diplomityössäni vastausta:

1. Millainen on hyvä asuinalue?
2. Kuinka suunnitella omaleimainen ja kestävä asuinalue, jossa suunnittelun lähtökohtina toimivat alueelle ominaiset piirteet?
3. Miten luoda alueen asukkaille yhteisöllistä ja aktivoivaa kaupunkitilaa, joka tarjoaa virikkeitä ja parantaa elämänlaatua?
4. Kuinka hyödyntää vanhan Kaupunginvarikon rakennuksia osana uutta asuinalueetta?
5. Miten maksimoida merellisen sijainnin hyödyt kaupunkilaisten käyttöön?

Oulun kaupungin yhdyskunta- ja ympäristöpalveluista saamani aihe oli ”Asuntomessut 2025 – Hartaanselän alueen yhdistäminen keskustarakenteeseen”. Kaupungilla käytyjen keskustelujen jälkeen päädyttiin siihen, että tekisin kokonaisvaltaisen suunnitelman Hartaanselän alueelle, jossa yhdistyisivät alueen luonne teollisuusympäristönä, sekä sijainti meren rannalla Oulujoen suistoalueella. Kaupungilta toivottiin ideoita alueen kehittämiseen ja pohjaksi vuonna 2019 järjestettävää arkkitehtuurikilpailua varten.

Siitä lähtien, kun Tuiran alue liitettiin osaksi Oulun kaupunkia, siitä on nopeasti kehittynyt tärkeä liikenteen solmukohta. Alue on myös kehittynyt kaupunkimaiseksi ja se mielletään nykyään usein osaksi Oulun keskustarakennetta. Jo sata vuotta vanhassa Bertel Jungin asemakaavassa Tuirasta suunniteltiin kaupunkimaista aluetta, jonka akselimaisen katuverkoston varsilta löytyisi julkisia monumentaalirakennuksia ja umpikortteleita. 1940-luvulla laaditun Koskikeskus suunnitelman avulla alueesta haluttiin luoda korkeatasoista arkkitehtuuria edustava kaupunkikeskus. Viimeistään toisen maailmansodan jälkeen Tuiran asema keskustamaisena kaupunginosana vahvistui, kun esikaupunkien rakentamiseen panostettiin vastauksena kaupunkien väestönkasvuun. Toppila puolestaan on

ollut luonteeltaan teollisuuspainotteinen ja tärkeässä roolissa ensin tervakaupassa ja myöhemmin muun teollisuuden kehityksessä. Toppilansalmen ja -saaren alueita on rakennettu jo pidempään, ja niistä on muodostumassa uutta kaupunkimaista ympäristöä. Tuiran ja Toppilan alueen suunnitteluun on aikojen saatossa osallistunut lukuisia merkittäviä arkkitehteja Alvar Aallostaa Bertel Jungiin ja Martti Heikuraan. Suunnitelmassani tavoitteena on ottaa huomioon kaupunginosien historiallisia luonteenpiirteitä, sekä yhdistää Tuiran ja Toppilan alueita kiinteämmäksi kokonaisuudeksi ja osaksi kaupunkirakennetta. Suunnitelmani Hartaanselän rannoille on selkeästi luonteeltaan tavallista lähiötä urbaanimpi, samaan tapaan, kuin Tuiraa on ennenkin suunniteltu. Suunnitelmassani on myös selkeitä viittauksia alueen historiaan teollisuusympäristönä. Vanha Kaupunginvarikko on suurilta osin säästetty ja olen käyttänyt sitä inspiraationlähteenä myös uuden alueen kaupunkikuvallisen ilmeen suunnittelussa.

Suunnittelun referensseiksi valikoitui kohteita, jotka ovat ilmastollisesti sekä mittakaavaltaan jossain määrin realistisia Oulussa ja Hartaanselän alueella. Kaikki referenssikohteet sijaitsevat Pohjoismaissa, joten ilmaston ja mittakaavan lisäksi ne edustavat myös skandinaavista tyyliä. Sekä Malmön, Tukholman että Kööpenhaminan kaupunginosat on suunniteltu ja rakennettu vanhoille teollisuus- tai satama-alueille. Hartaanselän rannan kaupunginvarikko oli osa Toppilan sataman teollisuusalueetta. Tämä yhdistää referenssikohteet kiinteästi Hartaanselän alueeseen, sen varikkotoiminta historian kautta. Referenssikohteissa on onnistuneesti rakennettu moderneja ja omaleimaisia kaupunginosia yhdistämällä alueiden historian teollisuuskohteina uuteen korkeatasoiseen arkkitehtuuriin. Sekä Ruotsin että Tanskan kohteita yhdistää myös rannan käyttö. Merellinen sijainti on selkeä osa alueiden identiteettiä ja rannat on suunniteltu kaupunkilaisten käyttöön. Olen itse vierailut sekä Hammarby Sjöstadissa Tukholmassa ja Västra Hamnenissa Malmössä. Muistan molemmissa ajatelleeni, että näin kaupunkien rantoja kuuluisi käsitellä, miksei meillä ole Suomessa tällaista. Laiturien muodostamat reitistöt, uimapaidat ja istumapaikat veden äärellä luovat kohteisiin ihanteellista ympäristöä rauhoittua ja viettää aikaa muuten vilkaassa kaupungissa. Muista referensseistä mittakaavallisesti erottuva ja ainoa Suomessa sijaitseva kohde, on Helsingin Kalasataman alueella sijaitseva Teurastamo. Teurastamosta sain idean Kaupunginvarikon kehittämiseen.

Ensimmäinen kysymys, johon lähdin hakemaan työssäni vastausta, oli kysymys hyvästä asuinalueesta. Millaisista asioista hyvä asuinalue muodostuu ja mitkä elementit ovat tärkeimpiä hyvää elinympäristöä suunniteltaessa. Tähän paneuduin erityisesti käsitteitä ja taustoitusta -luvussa. Hyvä asuinalue on monen elementin summa ja tarkoittaa eri ihmisille erilaisia asioita. Joillekin ihmisille hyvä asuinalue on omakotitalo keskellä luontoa, eikä esimerkiksi toimivalla joukkoliikenteellä ole niin väliä, kunhan on iso oma piha. Tavoitteenani oli tässä työssä kuitenkin suunnitella hyvä asuinalue siitä näkökulmasta, että se toimisi osana kaupunkirakennetta, eikä sieltä olisi pakko lähteä pois palveluiden perässä. Alue ei siis olisi suunniteltu niin sanotusti pelkkää asumista varten, vaan tarjoamaan kokonaisvaltaisesti virikkeitä ja palveluita hyvän elämänlaadun saavuttamiseksi. Jotta kattavan palvelutarjonnan syntyminen on millään tasolla realistista, tulee alueella yksinkertaisesti olla riittävästi asukkaita ja mahdollisia asiakkaita. Tähän lopputulokseen päästään vain suunnittelemalla tiheää ja kaupunkimaista rakentamista. Asukkaiden määrä ja tarjolla olevat palvelut muodostavat itseään ruokkivan kehän: mitä enemmän asukkaita, sitä kannattavampaa palveluiden tarjoaminen on, ja vastaavasti kattava palvelutarjonta houkuttelee lisää asukkaita alueelle. Suunnitelman Tuiran puoleinen alue, jolla muun muassa vanha Kaupunginvarikko sijaitsee, on selkeästi urbaani ja palvelun tarjonnaltaan monipuolinen alue. Hartaanselän toinen ranta Hietasaaren puolella taas erottuu rauhallisena pientaloalueena. Selkeä ero suunnittelualueen osien välillä auttaa luomaan toimivaa kaupunkirakennetta, jossa palvelut ovat keskittyneet selvästi kaupunkimaiselle Tuiran puoleiselle rannalle.

Tuiran puoleisen rannan urbaani korttelirakenne luo tunnelman keskustamaisesta ympäristöstä. Korttelirakenne määrittelee korttelien väleihin muodostuvaa kaupunkitilaa selkeämmin, kuin esimerkiksi alueella muuten paljon käytössä oleva avokortteli tai pistetalo rakentaminen. Selkeänä muodostuva korttelirakenne antaa arkkitehtuurille vapaammat kädet, sillä jatkuvalta tuntuva rakenne tekee tunnelmasta yhtenäisemmän, vaikka julkisivut eroaisivatkin huomattavasti toisistaan. Suunnitelman korttelit on jaettu selkeästi osiin, ettei muodostuisi koko korttelin kokoisia yksittäisiä rakennuksia. Pienempiin osiin jakaminen auttaa luomaan ihmissilmään miellyttävämpää mittakaavaa. Vaihtelevat julkisivut luovat myös alueelle mielenkiintoisempaa kaupunkikuvaa. Suunnitelmassani

alueelle muodostuu vaihtelevista julkisivuista huolimatta yhtenäinen ilme, sillä korttelit ovat pieniä poikkeamia lukuun ottamatta samaa kokoluokkaa ja pääasiallisena materiaalina toimii Kaupunginvarikon innoittamana tiili. Tiilen käytössä vaihtelevat erilaiset koot, värit ja limitykset.

Tiivis ja urbaani korttelirakenne luo kaupunkimaista ympäristöä. Kaupunkimaisuutta tukevat suunnitelmassa lukuisat virikkeet ja palvelut, jotka on suunniteltu alueelle parantamaan asukkaiden elämänlaatua, ja mahdollistamaan sen, ettei tarvitse lähteä autolla isoihin marketteihin tai harrastamaan urheilua toisiin kaupunginosiin. Alueen suunnitelmasta löytyy esimerkiksi liikuntakenttiä ulkoa merenrannasta, sekä sisältä uudesta Varikkokeskuksesta, ravintoloita, kahviloita ja baareja, saunoja ja uimapaikkoja, skeittipuisto, leikki- ja piknik- ja grillipaikkoja sekä purjehdusseura ja lukuisia venepaikkoja. Toimiva ja monipuolinen viherverkosto tuo myös asukkaiden elämään erilaisia virikkeitä. Kaupunkiviljely on kasvattanut tsaaisesti suosiotaan ihmisten keskuudessa, ja suunnitelmani lukuisat kasvihuoneet ja kattopuutarhat tarjoavat siihen hyvät mahdollisuudet. Viherkatot tuovat alueelle vihreämpää ilmettä ja parantavat samalla alueen ilmanlaatua.

Omaleimaisen suunnittelemani asuinalueesta tekee sen merellisyys sekä historialliset kerrostumat. Alueen omaleimaisuuden tavoittelu voi olla hyvinkin päälle liimatun oloista, kun rakennetaan tyhjiille pelloille uusia pientaloalueita. Tässä tapauksessa Kaupunginvarikko ja rannan huvilat antavat ihanteellisen mahdollisuuden hyödyntää niiden tyyliä ja historiaa uuden suunnittelussa. Tällöin uudet rakennukset auttavat kertomaan alueen historiasta. Kaupunginvarikko luo sekä tyyllisesti että tilallisesti alueelle omaleimaista tunnelmaa. Puna-tiilinen tehdasmiljöö toimi inspiraationa uusien rakennusten ilmeen määrittämisessä sekä materiaalien että selkeiden linjojensa perusteella. Puuhuviloista innoitusta taas saivat alueen suurin viheralue Huvilapuisto, ja sen reunoja rajaavat townhouse-rivistöt. Teollisuusympäristöt ovat tällä hetkellä hyvin trendikkäitä. Kaupunginvarikon teolliset hallit ja pilaripalkki-rakenteet antavat ihanteellisen mahdollisuuden kehittää tilaa kaupunkikulttuurin luomiseen. Varikon hallit ovat hyvin muuntojoustavia isojen jänneväliensä ansiosta, ja tarjoavat mahdollisuuksia isojenkin tapahtumien järjestämiseen. Suunnitelmassani entisiin varikon tiloihin on sijoitettu ravintoloita, kahviloita, baareja, konferenssi- ja tapahtumakeskus, urheilukeskus ja ruokakauppa. Kaareva vanha autohalli on

varikon selkeä maamerkki. Se rajaa alueen suurinta aukiota, yhdessä uuden samaa kaarevaa muotoa jatkavan asuinrakennuksen kanssa.

Merellisen sijainnin ja pitkän rantaviivan hyödyntäminen oli yksi työn tavoitteista ja kysymys siitä, miten ranta valjastetaan paremmin kaupunkilaisten käyttöön, oli myös Oulun kaupungin mukaan tärkeä ratkaista. Oulu on mitä suurimmassa määrin merenranta kaupunki ja vesi on maisemallisesti suuressa osassa. Tästä huolimatta kaupungin ranta-alueita on hyödynnetty erittäin vähän. Mahdollisuus päästä veden kanssa kosketuksiin ja viettää aikaa rannassa on hyvin harvinaista. Suunnitelmassani lähdin siitä, että vaikka merinäköalat ja rannan läheisyys olivat tärkeitä elementtejä myös rakennusten suunnittelussa, niillä ei tulisi tukkia rantaa vaan sen tulisi säilyä julkisena ja kaikkien kaupunkilaisten käytettävänä. Ai-noat aivan rantaan kiinni ja hieman veden päällekin ulottuvat asuinrakennukset sijaitsevat Tuiran puoleisella rannalla suunnittelualueen pohjois- ja eteläpäässä. Ne toimivat eräänlaisina portteina alueelle. Muuten ranta-alueet ovat asukkaiden ja kaupunkilaisten vapaassa käytössä. Veden äärellä kulkee koko Tuiran puoleisen rannan pituudelta laituri-reitti. Reitin varrelle sijoittuu vene-, uima- ja istumapaikkoja. Myös esimerkiksi kalastamiselle, joka on alueella hyvin suosittu aktiviteetti, on järjestetty otolliset olosuhteet.

Yksi tavoitteista ja keskeisistä suunnittelun lähtökohdista oli yhteisöllisen kaupunkitilan luominen. Mielestäni kaikki edellä mainitut elementit, kuten kaikille avoin ja virikkeitä tarjoava ranta, toimiva viherverkosto, urheilupaikat, lukuisat istumapaikat, kuten grillipaikat, laiturit ja erilaiset penkit, pöydät ja portaikot osaltaan vaikuttavat yhteisöllisyyden tunteen syntymiseen. Kaikki virikkeet ja aktiviteetit, jotka houkuttelevat ihmisiä ulos asunnoistaan viettämään aikaa alueelle muodostuviin kaupunkitiloihin, luovat uusia kohtaamisia asukkaiden välillä ja sitä kautta yhteisöllisyyttä. Selkeitä yhteisöllisyyteen liittyviä ratkaisuja ovat myös esimerkiksi kortteleiden asukastilat, alueen asukkaille tarkoitettu Talo Storen kerho- ja juhlatila ja erilaiset ravintolat ja kahvilat, joita alueelle on sijoiteltu.

Lokakuun lopussa 2018 kävin esittelemässä suunnitelmiani Oulun kaupungin yhdyskunta- ja ympäristöpalveluille. Palautte oli hyvin positiivista. Erityisesti rannan käytön suunnitelmat, varikon kehittäminen ja alueen rakentamisen mittakaava

herättivät innostusta. Oulun kaupungilta saadun palautteen mukaan suunnitelmani hyödynnettäisiin alueen tulevassa suunnittelussa inspiraationa. Työtä oli mielenkiintoista tehdä, koska suunnittelualue on Oulussa hyvin ajankohtainen esimerkiksi vuoden 2025 Asuntomessujen kannalta, jotka kaupungille juuri myönnettiin. Työn tekeminen asiakkaalle, jota aihe oikeasti kiinnosti, lisäsi huomattavasti työmotivaatiota. Diplomityön tekemiseen oli myös paljon helpompi motivoitua, kun kyseessä on oikea eikä mielikuvitus projekti. Sain paljon erilaisia näkökulmia työhöni useiden ohjaajien kautta, sekä yliopistolta että Oulun kaupungin kaavoitukselta, mistä oli suuri apu alueen kokonaisvaltaisen suunnitelman laatimisessa. Suuri kiitos kuuluukin erityisesti Oulun kaupungin asemakaava-arkkitehti Ritva Kuusistolle, joka oli hyvin paljon mukana työn ohjaamisessa, sekä tutkijatohtori ja yliopisto-opettaja Leena Soudunsaarelle, jonka apu oli välttämätöntä erityisesti työn kirjallisen osuuden kasaamisessa. Hartaanselän rantojen suunnittelulla on mahdollista tulevaisuudessa parantaa kaupunkilaisten hyvinvointia, nostaa oululaisen arkkitehtuurin tasoa ja hyödyntää alueen ominaispiirteitä ja sijaintia Oulujoen suistossa. Alueen suunnittelemisella on potentiaalia tehdä Tuiran ja Toppilan alueesta yhtenäisempi kokonaisuus ja luoda alueesta urbaani kaupunkikulttuurin keskus, joka täydentää olemassa olevaa kaupunkirakennetta ja tarjoaa kaupunkilaisille uusia virikkeitä. Toivon, että työssäni tekemä taustoituis sekä sen perusteella laadittu suunnitelma auttavat Oulun kaupunkia viemään Hartaanselän aluetta tähän suuntaan.

7. LÄHDELUETTELO

PAINETUT LÄHTEET

Arkkitehtitoimisto Jorma Teppo Oy. 2018. Rakennushistoriaselvitys. Rakennushistoriaselvitys, Kaupunginvarikko. Oulu, Suomi: Oulun Kaupunki, Yhdyskunta- ja ympäristöpalvelut, 2018.

Carmona, Matthew;ym. 2003. Public places, urban spaces. s.l. : Elsevier Ltd., 2003.

Eriksson Arkkitehdit Oy; Destia Oy. 2012. Kaupunkikuvaselvitys. Oulun keskusta-alueiden kaupunkikuvaselvitys. Oulu : Oulun Kaupunki, 2012.

Helsingin kaupungin rakennusvirasto. 2004. Helsingin katutila - ohjeita ja esimerkkejä. Helsinki : Helsingin Kaupunki, 2004.

Jalkanen, Riitta;ym. 2017. Kaupunkisuunnittelu ja asuminen. Tallinna : Rakennustieto Oy, 2017.

Junttila, Ulla-Kirsti;ym. 2012. Hyvä kaupunkiympäristö, parempi elämä. Tampere : Tammerprint Oy, 2012.

Kottas, Dimitris. 2007. Urban spaces, Squares & Plazas. Barcelona : Links Books, 2007.

Krael, Jacobo. 2007. Street furniture. Barcelona : Links Books, 2007.

Lahti, Juhana;Paatero, Kristiina ja Rauske, Eija. 2012. Shorelines, Residential areas by the water. Helsinki : Lönnberg Painot Oy, 2012.

Mansikka, Mikko. 2006. Pihoja ihmisille, Kivikorttelien vhreät keitaat. Hämeenlinna : Karisto Oy, 2006.

Oulun kaupunki, Yhdyskunta- ja ympäristöpalvelut. 2017. Oulun Arkkitehtuuriohjelma. Oulu : Oulun Kaupunki, 2017.

SIPARK Oy. 2016. Rakennushistoriaselvitys. Tuira kortteli 50, puutalojen ja kaupunginvarikon alueet. Oulu : Oulun kaupunki, Yhdyskunta- ja ympäristöpalvelut, 2016.

Suomen rakennustaiteen museo ja kirjoittajat. 2007. Kaupunkikoti / Cityhome. Helsinki : Kirjapaino Printers Painoprisma, 2007.

Whyte, William H. 1980. The Social life of small urban spaces. Michigan : Edwards Brothers Inc., 1980.

KAAVIOT

Kaavio 1: **Ningyou. 2007.** Wikipedia. Tiedosto:Suomi.karttapohja.svg. [Online] 08. 11 2007. [Viitattu: 10. 9 2018.] <https://fi.wikipedia.org/wiki/Tiedosto:Suomi.karttapohja.svg>.

Kaaviot 2-34: **Tekijän tekemiä**

INTERNET

Aalto-Yliopisto, Taiteiden ja suunnittelun korkeakoulu. 2014. Opiskelu, Arkkitehtuurin laitos. [Online] Aalto-Yliopisto, Taiteiden ja suunnittelun korkeakoulu, 15. 12 2014. [Viitattu: 21. 9 2018.] http://architecture.aalto.fi/fi/studies/programmes_and_majors/architecture/urbandesign/.

Edmontonin kaupunki. 2016. Winter design guidelines. Edmonton : Edmontonin kaupunki, 2016.

Helsingin kaupunki. My Helsinki. [Online] Helsingin kaupunki.[Viitattu: 7. 6 2018.] <https://www.myhelsinki.fi/fi/n%C3%A4e-ja-koe/n%C3%A4ht%C3%A4vyydet/teurastamo>.

Maantieteen ja geologian laitos, Turun Yliopisto. Lähellä kaupungissa. [Online] Turun Yliopisto. [Viitattu: 11. 9 2018.] <http://www.lahellakaupungissa.fi/>.

Museovirasto. 2009. Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt. [Online] Museovirasto, 22. 12 2009. [Viitattu: 11. 10 2018.] http://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=2091.

Oulun kaupunki. 2013. Oulun kaupunki. Oulun historia. [Online] 2013. [Viitattu: 15. Kesäkuu 2018.] <https://www.ouka.fi/oulu/oulu-tietoa/oulu-historia>.

— **2017.** Oulu 2026 -kysely . Oulu : Oulun Kaupunki, 2017.

— **2017.** Uusi Kuusisaari - koko kansan puisto. [Online] Oulun kaupunki.[Viitattu: 15. 10 2018.] <https://www.ouka.fi/oulu/uudistuva-oulu/kuusisaari>.

— **2018.** Asuntomessut 2025 Ouluun. [Online] Oulun Kaupunki, 12. 10 2018. [Viitattu: 16. 10 2018.] https://www.ouka.fi/oulu/ajankohtaista/etusivu/-/asset_publisher/IQ3E/content/asuntomessut-2025-ouluun.

Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus. 2013. Ympäristöhallinnon yhteinen verkkopalvelu. [Online] 26. 8 2013. [Viitattu: 13. 9 2018.] [http://www.ymparisto.fi/fi-FI/Luonto/Suojelualueet/Natura_2000_alueet/Oulujoen_suisto\(4895\)](http://www.ymparisto.fi/fi-FI/Luonto/Suojelualueet/Natura_2000_alueet/Oulujoen_suisto(4895)).

Rakennustieto Oy. 2006. RT-ohjekortti. RT 09-10884 Esteetön liikkumis- ja toimimisympäristö. s.l. : Rakennustietosäätiö Oy, 2006.

— **2009.** RT-ohjekortti. RT-93 10961 Asuntosuunnittelu, yhteiset ulkotilat. s.l. : Rakennustietosäätiö Oy, 2009.

— **2016.** RT-ohjekortti. RT 85-11203 Viherkatot ja katto- ja kansipuutarhat, Periaatteet. s.l. : Rakennustietosäätiö Oy, 2016.

Stadissa.fi. Stadissa.fi. [Online] [Viitattu: 23. 5 2018.] <http://www.stadissa.fi/paikat/595/teurastamo>.

Urban Green - Blue Grids. Hammarby Sjöstad, Stockholm, Sweden. [Online] Urban Green - Blue Grids.[Viitattu: 14. 6 2018.] <https://www.urbangreenbluegrids.com/projects/hammarby-sjostad-stockholm-sweden/>.

Visit Sweden. Visit Sweden. [Online] [Viitattu: 25. 5 2018.] <https://visitsweden.com/vastra-hamnen-malmo/>.

Wikipedia. 2017. Västra hamnen. [Online] 13. 4 2017. [Viitattu: 24. 5 2018.] https://en.wikipedia.org/wiki/V%C3%A4stra_hamnen.
—, 2017. Yhteisöllisyys. [Online] 28. 6 2017. [Viitattu: 16. 8 2018.] <https://fi.wikipedia.org/wiki/Yhteis%C3%B6llisyys>.
—, 2018. Hammarby Sjöstad. [Online] Wikipedia, 22. 6 2018. [Viitattu: 10. 7 2018.] https://en.wikipedia.org/wiki/Hammarby_Sj%C3%B6stad.
—, 2018. Tuiranpuisto. [Online] Wikipedia, 21. 5 2018. [Viitattu: 16. 10 2018.] <https://fi.wikipedia.org/wiki/Tuiranpuisto>.
—, 2018. Sluseholmen. [Online] 27. 2 2018. [Viitattu: 15. 5 2018.] <https://en.wikipedia.org/wiki/Sluseholmen>.

Ympäristöministeriö. 2016. Maankäyttö- ja rakennuslaki. [Online] Ympäristöministeriö, 27. 5 2016. [Viitattu: 10. 10 2018.] http://www.ym.fi/fi-FI/Maankaytto_ja_rakentaminen/Lainsaadanto_ja_ohjeet/Maankaytto_ja_rakennuslaki.
—, 2016. Ympäristö.fi. Asemakaavoitus. [Online] 12. 9 2016. [Viitattu: 10. 10 2018.] http://www.ymparisto.fi/fi-FI/Elinymparisto_ja_kaavoitus/Maan_kayton_suunnittelujarjestelma/Asemakaavoitus.
—, 2018. Yleiskaavoitus. [Online] Ympäristöministeriö, 15. 3 2018. [Viitattu: 15. 10 2018.] http://www.ymparisto.fi/fi-FI/Elinymparisto_ja_kaavoitus/Maankayton_suunnittelujarjestelma/Yleiskaavoitus.

KUVALUETTELO

Kuvat 1-5: **Tekijän piirtämiä**

Kuvat 6-9: **Oulun kaupunki.** Oulun historialliset kartat. [Online] [Viitattu: 1. 10 2018.] <https://www.ouka.fi/oulu/kadut-kartat-ja-liikenne/oulu-historialliset-kartat>. *

Kuva 10: **Estormiz. 2010.** Toivoniemi Oulu 20100606. [Online] 2010. https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Toivoniemi_Oulu_20100606.JPG.

Kuva 11: **Alphaios. 2007.** Alakanava. [Online] 2007. <https://fi.wikipedia.org/wiki/Tiedosto:Alakanava.jpg>.

Kuva 12: **Oulun kaupunki.** Oulun karttapalvelu. [Online] [Viitattu: 1. 10 2018.] <https://kartta.ouka.fi/ims>*

Kuva 13: **—.** Uuden Oulun yleiskaava. [Online] [Viitattu: 3. 10 2018.] <https://www.ouka.fi/oulu/kaupunki-suunnittelu/uuden-oulu-yleiskaava>.*

Kuva 14: **—.** Oulun karttapalvelu. [Online] [Viitattu: 1. 10 2018.] <https://kartta.ouka.fi/ims>.*

Kuva 15: **Estormiz. 2018.** Tuiranpuisto Oulu 20180621 01. [Online] 2018. https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Tuiranpuisto_Oulu_20180621_01.jpg.

Kuva 16: **Estormiz. 2011.** Tuirantie 7 Oulu 20111113. [Online] 2011. https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Tuirantie_7_Oulu_20111113.JPG.

Kuvat 17-41: **Tekijän ottamia**

Kuva 42: **Kylberg, Hans. 2006.** Hammarby Sjöstad. [Online] 2006. https://fi.wikipedia.org/wiki/Tiedosto:-Hammarby_Sjostad.jpg.

Kuva 43: **Esquilo. 2014.** Sickla udde, flygfoto 2014-09-20. [Online] 2014. https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Sickla_udde_flygfoto_2014-09-20.jpg.

*Lupa karttojen ja kaavojen käyttämiseen myönnetty: Karhunen, A., paikkatietopäällikkö, Yhdyskunta- ja ympäristöpalvelut, 30.10.2018.

Kuva 44: **Arikogan. 2013.** Hammarby Sjöstad lago. [Online] 2013. https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Hammarby_Sj%C3%B6stad_lago.jpg.

Kuva 45: **Arikogan. 2013.** Hammarby Sjöstad bikes. [Online] 2013. https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Hammarby_Sj%C3%B6stad_bikes.jpg.

Kuva 46: **Design For Health. 2006.** Hammarby Sjöstad, Stockholm, Sweden 063. [Online] 2006. <https://www.flickr.com/photos/designforhealth/6384530203>.

Kuva 47: **Design For Health. 2006.** Hammarby Sjöstad, Stockholm, Sweden 191. [Online] 2006. <https://www.flickr.com/photos/designforhealth/6359946511>.

Kuva 48: **Chang, Payton. 2010.** Sluseholmen. [Online] 2010. <https://www.flickr.com/photos/paytonc/4791325622>.

Kuva 49: **Kreetube. 2008.** Sluseholmen 2. [Online] 2008. <https://www.flickr.com/photos/25406393@N05/2396084231>.

Kuva 50: **Chang, Payton. 2010.** Sluseholmen waterfront. [Online] 2010. https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Sluseholmen_waterfront.jpg.

Kuva 51: **Johannsen, Andreas Klinke. 2011.** Sluseholmen (Askholm) set fra Tegholmen. [Online] 2011. <https://www.flickr.com/photos/andjohan/5382340246>.

Kuva 52: **Chang, Payton. 2010.** Sluseholmen canal scene. [Online] 2010. https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Sluseholmen_canal_scene.jpg.

Kuva 53: **Ottosson, Tomas. 2005.** Houses, Västra Hamnen, Malmö. [Online] 2005. https://sv.m.wikipedia.org/wiki/Fil:Houses,_V%C3%A4stra_Hamnen,_Malm%C3%B6.jpg.

Kuva 54: **Jorchr. 2013.** Glasbubblan av Monica Gora, Västra Hamnen, Malmö. [Online] 2013. https://sv.wikipedia.org/wiki/Fil:Glasbubblan_av_Monica_Gora,_V%C3%A4stra_Hamnen,_Malm%C3%B6.jpg.

Kuva 55: **Zan, Jin. 2011.** Scaniabadet, Västra hamnen. [Online] 2011. https://sv.m.wikipedia.org/wiki/Fil:Scaniabadet,_V%C3%A4stra_hamnen.jpg.

Kuva 56: **Wessman, Johan. 2013.** Scaniabadet Västra hamnen Malmö. [Online] 2013. <https://www.flickr.com/photos/newsosund/9328306291/in/photostream/>.

Kuva 57: **Castor, David. 2014.** Västra hamnen–flygbild. [Online] 2014. https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/6/6c/V%C3%A4stra_hamnen%E2%80%93flygbild_06_september_2014.jpg.

Kuva 58: **Jorchr. 2005.** Västra hamnen i Malmö. [Online] 2005. https://sv.wikipedia.org/wiki/Fil:-Jorchr-V%C3%A4stra_hamnen.jpg.

Kuva 59: **Knuckles. 2006.** Västra Hamnen w Torso. [Online] 2006. https://cs.wikipedia.org/wiki/Soubor:_V%C3%A4stra_Hamnen_w_Torso.JPG.

Kuvat 60-82: **Tekijän kuvia**

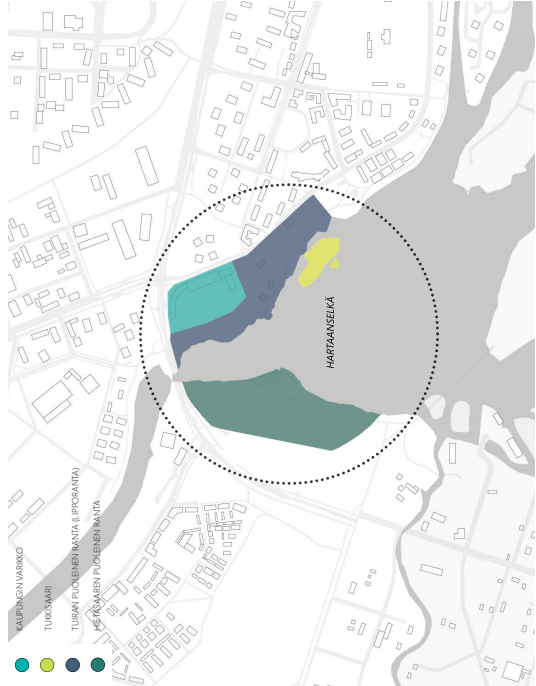
8. PLANSSIEN PIENENNÖKSET

Diplomitöistä kootaan näyttely Oulun yliopiston Arkkitehtuurin yksikön tiloihin ennen diplomityöseminaaria. Tein työni tärkeimmistä suunnitelmista ja kuvista näyttelyä varten yhdeksän A1-kokoista pystyplanssia. Tähän työn viimeiseen lukuun on koottu pienennökset näyttelyyn esille tulevista plansseista.



Havainnollinen kuva Ulfuopiston sijainnista

- KAUPUNKI JA VÄSKKO
- TUUSKAARI
- TUUSKAN PUOLIVUORI (E. POKKINEN)
- HEIKKILÄN PUOLIVUORI (N. RANTA)



Asemapiiristä suunnittelunvaiheen osi

KAUPUNKIKUULLINEN VAIKUTELMA
Kaupunkikuullinen on suunnittelun ensimmäinen vaihe. Tässä vaiheessa tehdään kaupunkikuullisen suunnittelun alustavaa työtä, joka sisältää kaupunkikuullisen suunnittelun yleiset periaatteet ja suunnittelun tavoitteet. Suunnittelun ensimmäinen vaihe on suunnittelun alustavaa työtä, joka sisältää kaupunkikuullisen suunnittelun yleiset periaatteet ja suunnittelun tavoitteet. Suunnittelun ensimmäinen vaihe on suunnittelun alustavaa työtä, joka sisältää kaupunkikuullisen suunnittelun yleiset periaatteet ja suunnittelun tavoitteet.

Ensimmäinen vaihe on suunnittelun alustavaa työtä, joka sisältää kaupunkikuullisen suunnittelun yleiset periaatteet ja suunnittelun tavoitteet. Suunnittelun ensimmäinen vaihe on suunnittelun alustavaa työtä, joka sisältää kaupunkikuullisen suunnittelun yleiset periaatteet ja suunnittelun tavoitteet. Suunnittelun ensimmäinen vaihe on suunnittelun alustavaa työtä, joka sisältää kaupunkikuullisen suunnittelun yleiset periaatteet ja suunnittelun tavoitteet.

Seuraava vaihe on suunnittelun alustavaa työtä, joka sisältää kaupunkikuullisen suunnittelun yleiset periaatteet ja suunnittelun tavoitteet. Suunnittelun ensimmäinen vaihe on suunnittelun alustavaa työtä, joka sisältää kaupunkikuullisen suunnittelun yleiset periaatteet ja suunnittelun tavoitteet. Suunnittelun ensimmäinen vaihe on suunnittelun alustavaa työtä, joka sisältää kaupunkikuullisen suunnittelun yleiset periaatteet ja suunnittelun tavoitteet.

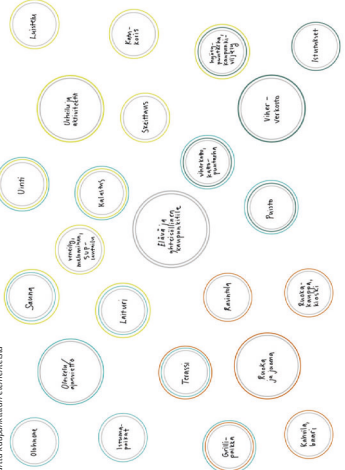
YLEISUUNNITTELMAN

Asemapiiristä suunnittelunvaiheen osi. Suunnittelun ensimmäinen vaihe on suunnittelun alustavaa työtä, joka sisältää kaupunkikuullisen suunnittelun yleiset periaatteet ja suunnittelun tavoitteet. Suunnittelun ensimmäinen vaihe on suunnittelun alustavaa työtä, joka sisältää kaupunkikuullisen suunnittelun yleiset periaatteet ja suunnittelun tavoitteet.

Suunnittelun ensimmäinen vaihe on suunnittelun alustavaa työtä, joka sisältää kaupunkikuullisen suunnittelun yleiset periaatteet ja suunnittelun tavoitteet. Suunnittelun ensimmäinen vaihe on suunnittelun alustavaa työtä, joka sisältää kaupunkikuullisen suunnittelun yleiset periaatteet ja suunnittelun tavoitteet. Suunnittelun ensimmäinen vaihe on suunnittelun alustavaa työtä, joka sisältää kaupunkikuullisen suunnittelun yleiset periaatteet ja suunnittelun tavoitteet.

Suunnittelun ensimmäinen vaihe on suunnittelun alustavaa työtä, joka sisältää kaupunkikuullisen suunnittelun yleiset periaatteet ja suunnittelun tavoitteet. Suunnittelun ensimmäinen vaihe on suunnittelun alustavaa työtä, joka sisältää kaupunkikuullisen suunnittelun yleiset periaatteet ja suunnittelun tavoitteet. Suunnittelun ensimmäinen vaihe on suunnittelun alustavaa työtä, joka sisältää kaupunkikuullisen suunnittelun yleiset periaatteet ja suunnittelun tavoitteet.

Ajatuksella kaupunkikulttuurin elementit



Ampelukuvasta 180



VARIKOSTA KAUPUNKIKULTTUURIN

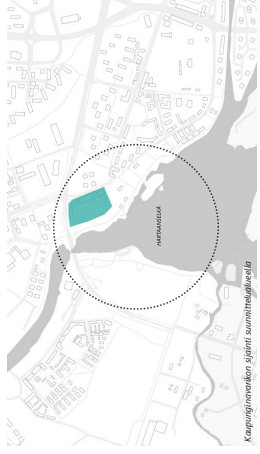
[illegible][illegible]

Aukiolo on sijoitettu paljon pöyryä ja suolaa sekä grillipaikoihin, jotka antavat mahdollisuutta ihmisille lähestyä vanhojen alueiden myöskin tärkeitä. Vanhojen isot, hallinnat ovat antaneet mahdollisuuden lähestyä suurempaan tapahtumaan. Sijainti onkin puolesta sitä, että ihmiset eivät ole näköä, esimerkiksi. On todettu, että vanhojen alueiden läheisyydessä on näköä, esimerkiksi.

[illegible]

Verhojen kaaresta aukiolavin den suuntitelmissaan muuttanut, raitin-
alunnaikkain. Pyrkimyksen on selvitys näkökulmallaan paljon
tutkimuksen alustan ja maastossa, jota tutkimus metatutkimus
on kokenut. Verhojen kaaresta aukiolavin den suuntitelmissaan muuttanut,
raitin-
alunnaikkain. Pyrkimyksen on selvitys näkökulmallaan paljon
tutkimuksen alustan ja maastossa, jota tutkimus metatutkimus
on kokenut.

Vanhan Kaupunginmuseon korjaamon siirtoihin on uudeksi suunniteltu muusi sijaitseva uutuuskokous, joka tarjoaa mahdollisuuden sisällyttää musiikkia ja tanssia. Korjaamon lisäksi on mahdollisuus sisällyttää myös muita tanssijoukkoja ja tanssijoukkoja. Korjaamon lisäksi on mahdollisuus sisällyttää myös muita tanssijoukkoja ja tanssijoukkoja.



Kaupunginavariikon sijainti suunnitteluvaiheella



Havainnekuva Varikon uudesta sisustuskäynnistä

